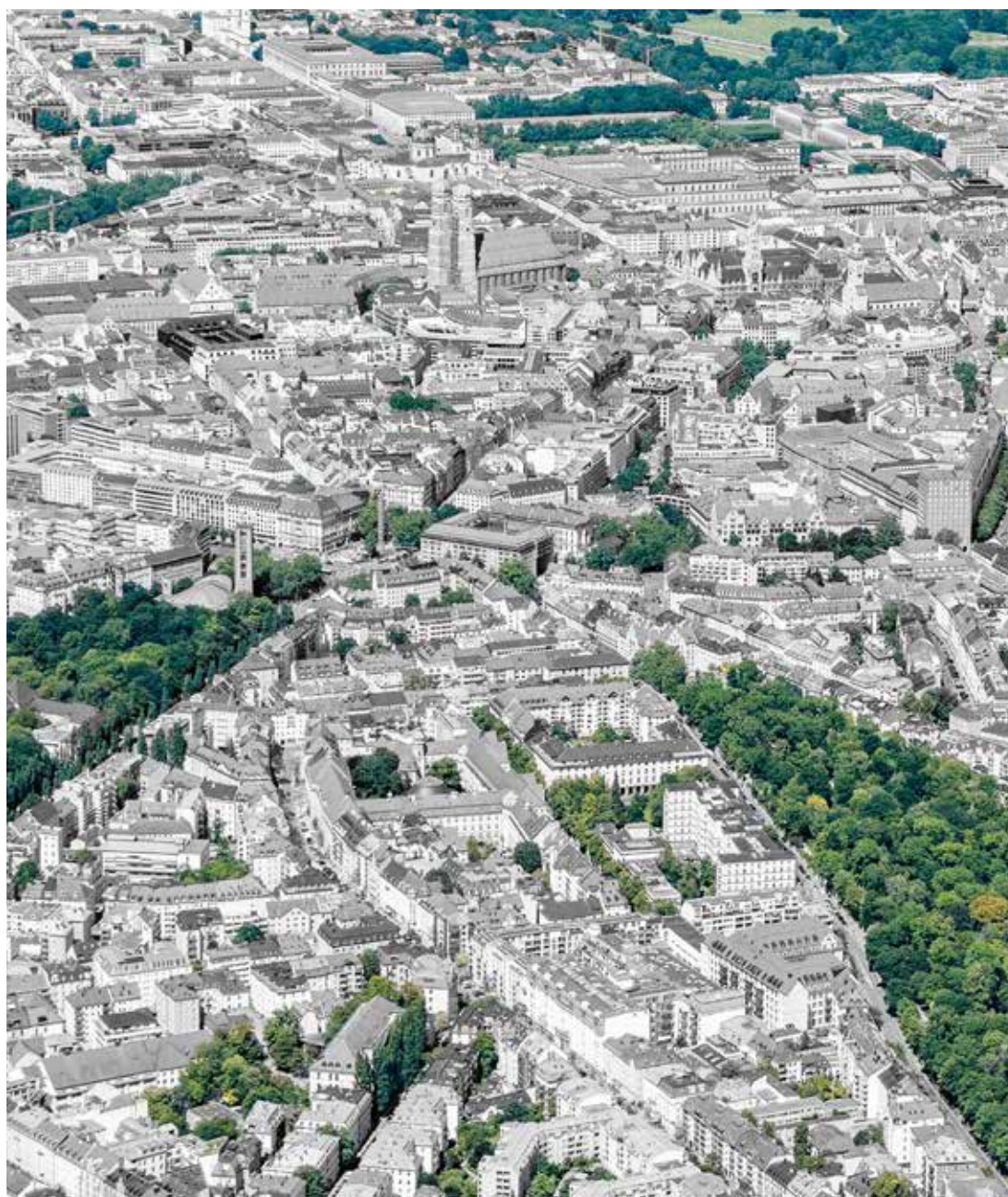




## Freiraumquartierskonzept Innenstadt

Das tragende Gerüst einer Stadt sind die Freiräume



# Impressum

## Herausgeberin

Landeshauptstadt München  
Referat für Stadtplanung und Bauordnung  
Stadtplanung / Grünplanung  
Blumenstraße 28b  
80331 München  
muenchen.de/plan

## Projektleitung, Koordination und fachliche Begleitung

Gisela Karsch-Frank, Kerstin Langer

in Zusammenarbeit mit Vertreter\*innen  
der referatsübergreifenden Projektgruppe

## Auftragnehmerin

mahl gebhard konzepte  
Landschaftsarchitekten BDLA Stadtplaner  
Partnerschaftsgesellschaft mbB

Hubertusstraße 4  
80639 München  
www.mahlgebhardkonzepte.com

## Inhalt und Gestaltung

mahl gebhard konzepte  
Andrea Gebhard  
Annette Pfundheller  
Pia Schöningh

## Druck

Weber Offset GmbH, München  
Gedruckt auf Papier aus 100% zertifiziertem  
Holz aus kontrollierten Quellen

Dezember 2021

# Inhalt

## **Vorwort**

Prof. Dr. (Univ. Florenz) Elisabeth Merk

## **1 Einleitung**

Anlass und Ziel der Planung  
Projektgebiet  
Ansprüche an den Freiraum  
Methodik und Herangehensweise  
Prozess und Beteiligung

## **2 Analyse**

Zusammenfassung  
Historischer Kontext  
Flächenpotentiale entlang des Altstadtrings  
"Münchner Nolli-Plan"  
Erholung und Grünvernetzung  
Verbindungen  
Klima, Lärm und Luft  
Schutzgebiete  
Konflikt Räume

## **3 Konzept**

Planungsprämissen und Leitziele  
Maßnahmenschema: Freiraumquartierskonzept  
Stadträume  
Konzept  
Maßnahmenplan  
Maßnahmenliste  
Teilkarten  
Teilkarte Grünflächen  
Teilkarte Plätze und Boulevards  
Teilkarte Mikroplätze  
Teilkarte Straßenräume und Verbindungen  
Teilkarte Grüne und Blaue Infrastruktur  
Teilkarte Dachflächen  
Teilkarte Innenhöfe

## **4 Umsetzung**

Bestehende Planungen  
Fokusräume

## **5 Ausblick**

Bildnachweis





## Vorwort



Freiräume – das sind nicht einfach nur irgendwelche Flächen, auf denen kein Haus steht. Freiräume bilden das Rückgrat des öffentlichen Raumes, sie sind Grundlage des städtischen Lebens, eine Bühne des Münchner Alltags und seiner vielfältigen Akteur\*innen. Freiräume in der dicht bebauten Innenstadt sind dafür da, für alle da zu sein - zu jeder Zeit, bei jedem Wetter und zu jeder Jahreszeit. Und sie müssen sich immer wieder neu erfinden, anpassungsfähig sein: aktuell an die Herausforderungen des Klimawandels und der Biodiversität, an das sich ändernde Mobilitätsverhalten und an den wachsenden Anspruch, Erholung auch in direkter Nähe der eigenen Wohnung zu finden.

Gesellschaftliche Veränderungen spiegeln sich auch immer in der Stadtplanung wider. Die aktuellen Themen wie Klimaanpassung unter Mitberücksichtigung des Denkmalschutzes, Flächenknappheit und Nutzungskonflikte, neue Formen der Mobilität und der Strukturwandel der Innenstadt haben Einfluss auf die Gestaltung der innerstädtischen Freiräume. Mit der notwendigen und auch von der Politik vorangetriebenen Mobilitätswende werden sich Veränderungen ergeben, die die Chance bieten, die bisherige Aufteilung der Platz- und Straßenflächen neu zu denken die Flächenkonkurrenz zu entschärfen.

Dies bietet enorme Möglichkeiten für eine nachhaltige und inklusive Stadtentwicklung: Vormalig monofunktional angelegte Flächen können nach einer Umstrukturierung mehrere Aufgaben gleichzeitig erfüllen. Sie dienen nicht nur der Erschließung, sondern auch als gemütlicher Treffpunkt, begehrter Aufenthaltsort, sie tragen zur Nachhaltigkeit bei und leisten einen positiven Beitrag zum Stadtbild.

Freiräume übernehmen nun auch wichtige gesundheitliche und soziale Funktionen. Sie müssen Raum bieten für Begegnung und Bewegung, und sie sind Kontaktraum.

Der Stadtrat hat das Referat für Stadtplanung und Bauordnung beauftragt, im Rahmen der Konzeption „Freiraum M 2030“ ein Freiraumquartierskonzept für die Münchner Innenstadt als Schlüsselprojekt zu erstellen. Dieses Konzept gibt den Entwicklungen der Innenstadt einen Rahmen und formuliert Planungsempfehlungen für Einzelprojekte. Damit kann durch eine Qualifizierung des Freiraums wesentlich zur Aufwertung der Münchner Innenstadt beigetragen werden.

Im Fokus unseres Freiraumquartierskonzepts stehen zunächst die Bereiche rund um Sonnenstraße, Herzog-Wilhelm-Straße und Tal – hier wollen wir

die vielfältigen Potentiale erproben und für die Münchner\*innen die Zukunftsvisionen schon mal erfahrbar machen. Unser Ziel ist es, dass eine frühzeitige und umfassende Betrachtung der Freiräume bei allen Planungen in der Innenstadt selbstverständlich wird. Das hier vorliegende Konzept bildet den Auftakt für die weitere Diskussion: in der Fachwelt wie auch in der Stadtgesellschaft. Im Freiraum sozusagen. Darauf freue ich mich.

Prof. Dr. (Univ. Florenz) Elisabeth Merk  
Stadtbaurätin der Landeshauptstadt  
München



# 1 Einleitung

## Anlass und Ziel der Planung

„Ein großartiges historisches Erbe an Freiräumen prägt das Gesicht Münchens und trägt zu seiner Unverwechselbarkeit bei.“<sup>1</sup>

So hat die Deutsche Akademie für Städtebau und Landesplanung 1984 den Charakter der Stadt beschrieben – und damit explizit die Bedeutung der Freiräume herausgestellt. Um eben diese zu sichern, zu gestalten und weiterzuentwickeln, hat die Stadt München beschlossen, auf Grundlage bestehender Leitlinien und Strategien, ein Freiraumquartierskonzept für die Innenstadt zu erstellen und damit die aktuellen Herausforderungen wie Klimawandel, Mobilitätswende, Nutzungsdruck und Strukturwandel im Freiraum anzugehen.

Ausgangspunkt für das Freiraumquartierskonzept ist das Konzeptgutachten „Freiraum M 2030“, das die Grundlage für die langfristige Freiraumentwicklung in München bildet und von dem Berliner Büro Becker Giseke Mohren Richard (BGMR) in Kooperation mit den Büros Friedrich von Borries aus Berlin und Freiraumstudio aus München erstellt wurde - in intensiver Zusammenarbeit mit der Landeshauptstadt München. Es definiert drei Leitthemen: Freiraum & Entschleunigung, Freiraum & Verdichtung sowie Freiraum & Umwandlung. Die Innenstadt wird dabei als wichtiger freiräumlicher Bezugspunkt identifiziert. Die historischen Grünanlagen übernehmen als identitätsstiftende Orte wichtige Funktionen für die Lebensqualität und für das gartenkulturelle Erbe. Qualitätvolle öffentliche Freiräume im Wohnumfeld sollen als Orte der Begegnung und Kommunikation dienen und das urbane Gemeinschaftsgefühl stärken. Das Konzeptgutachten wird derzeit mit einem ersten Aktionsplan und Schlüsselprojekten weiter vertieft, den Auftakt bildet das hier vorliegende und durch das Büro mahl gebhard konzepte erstellte Freiraumquartierskonzept.

Die Innenstadt war schon immer von Wandel geprägt und bleibt dies auch weiterhin. Wie kann sie in Zeiten des sich aufheizenden Klimas ein angenehmer Ort bleiben bzw. werden? Welche Chancen bieten die Reduzierung des Autoverkehrs und die damit verknüpfte Mobilitätswende? Welche Rolle spielen

historische Bezüge und das gartenkulturelle Erbe? Wie kann gut mit den vielfältigen Nutzungsansprüchen an den Freiraum umgegangen werden? Welche Funktionen werden zukünftig in der Innenstadt angesiedelt sein, welche Rolle spielen die Freiräume? Ziel ist es, mit dem Freiraumquartierskonzept ein Instrument zu entwickeln, das steuernd und fordernd die Lebensqualität in der Stadt fokussiert und das identitätsstiftende Erbe von München weiterdenkt.

Derzeit wohnen in der Altstadt (innerhalb des Altstadtrings) ca. 9.250 Menschen. Die Münchner Innenstadt umfasst mit den Stadtbezirken 1 (Altstadt - Lehel), 2 (Ludwigsvorstadt - Isarvorstadt) und 3 (Maxvorstadt) einen größeren Bereich als den hier untersuchten Projektumgriff und hat derzeit etwa 130.000 Einwohner\*innen. Wird das Wohnen im Zentrum gestärkt, wird im Sinne der dreifachen Innenentwicklung (Bauen, Freiraum, Mobilität) die Bedeutung von guten öffentlichen Freiräumen im Wohnumfeld als Orte der Begegnung und Kommunikation, zur Verstärkung eines urbanen Gemeinschaftsgefühls, umso drängender. Die Erstellung eines Freiraumquartierskonzeptes, das sich diesen Fragestellungen widmet, ist somit ein Schlüsselprojekt für die architektonische, städtebauliche und freiraumplanerische Entwicklung der Münchner Innenstadt.

Es gilt, die Geschichte und die Identität des Ortes zu erfassen, die ökologischen und bioklimatischen Voraussetzungen herauszuarbeiten und die vielfältigen Nutzungsansprüche zu identifizieren. In der umfassenden Bestandsanalyse und im Maßnahmenkonzept wird die gesamte Stadtoberfläche betrachtet und in ihrer Bedeutung, Funktion, Qualität und Vielfalt untersucht. Dies beinhaltet sowohl die privaten als auch die öffentlichen Flächen.

Im Hinblick auf die Wandlungsfähigkeit von Städten braucht es multifunktionale Räume. Die vielfältigen Nutzungen müssen austariert und bestenfalls synergetisch kombiniert werden, um daraus einen Mehrwert für die gesamte Stadt zu generieren. Das sich wandelnde Mobilitätsverhalten und die sich ändernden Ansprüche an den

öffentlichen Raum eröffnen dafür neue Möglichkeiten.

Eine Besonderheit des Freiraumquartierskonzeptes ist es, dass das Planungsgebiet im Altstadtensemble wichtige historische Bereiche umfasst. Um Münchens historisches Grün und die Bedeutung der Freiräume auch im soziokulturellen Kontext zu berücksichtigen, gab es im Vorfeld eine Recherche, die in eine umfassende Broschüre zum historischen Grün mündete (Dr. Rädlinger, Schiermeier: ‚Historisches Grün in München‘, LHM, 2020). Die Ergebnisse dieser Recherche wurden dem Freiraumquartierskonzept zugrunde gelegt. In diesem Zusammenhang sind ebenfalls die Altstadtleitlinien von Bedeutung, die der ehemalige Münchner Heimatpfleger Gert F. Goergens 2015 im Auftrag der Landeshauptstadt München erstellt hat.

Das Freiraumquartierskonzept steht im Kontext einer ganzen Reihe bestehender und sich weiter entwickelnder bzw. fortzuschreibender Konzepte, Leitlinien und Planungen. Die folgenden sind damit verknüpft bzw. integriert oder berücksichtigt:

- **Stadtentwicklungskonzeption „Perspektive München“**

In der „Perspektive München“ finden sich bereits übergeordnete Ziel Aussagen zur Freiraumentwicklung, insbesondere in der strategischen Leitlinie „Qualitative und charakteristische Stadträume“. Mit der Erstellung einer eigenen Fachleitlinie Freiraum (basierend auf dem Konzept Freiraum M 2030) erfährt das Thema derzeit zudem eine wichtige Stärkung. Auch in den Entwurf des neuen Stadtentwicklungsplanes STEP 2040 sind die Freiraumquartierskonzepte als Strategie für einen quantitativen und qualitativen Ausbau des Freiraumangebotes integriert.

- **Handlungsraum**

Die Innenstadt gehört mit ihren spezifischen Entwicklungschancen und Herausforderungen (insbesondere auch bezüglich der Freiraumentwicklung) zu den fachübergreifenden

<sup>1</sup> Freiräume im Städtebau, DASL 1984, S.1

Schwerpunktgebieten der Stadtentwicklung und bildet einen von insgesamt neun Handlungsräumen.

• **Innenstadtkonzept**

Das Freiraumquartierskonzept aktualisiert und konkretisiert das Grün- und Freiflächenkonzept mit den Handlungsleitlinien und Maßnahmenvorschlägen zu Grün- und Freiflächen und öffentlichem Raum des Innenstadtkonzeptes 2006. Das Innenstadtkonzept wird ab 2022 im Sinne des Handlungsraumansatzes fortgeschrieben.

• **Autoreduzierte Altstadt**

Ebenfalls eng verknüpft ist das auf mehrere Jahre angelegte Projekt „Autofreie Altstadt“, das eine neue Betrachtung der Freiräume ermöglicht. Das Freiraumquartierskonzept identifiziert die dadurch entstehenden räumlichen Potentiale. Diese Erkenntnisse wiederum fließen in einem iterativen Prozess zwischen Verkehrs- und Freiraumplanung in die weitere Bearbeitung des Projektes „Autofreie Altstadt“ ein.

• **Klimaanpassungskonzeption**

Gerade in der dichten und hitzebelasteten Innenstadt kommt der Klimaanpassungskonzeption der Landeshauptstadt München eine große Bedeutung zu. In den Freiräumen der Innenstadt ergeben sich viele Gestaltungsmöglichkeiten für die Umsetzung einer zukunftsfähigen und klimaangepassten Gestaltung des öffentlichen Raumes.

• **Biodiversitätsstrategie München**

Als wichtiges Handlungsfeld für die Biodiversität übernehmen die Grün- und Freiflächen auch in der dichten Innenstadt eine zentrale Rolle. Deshalb ist die Biodiversitätsstrategie von 2019 eine wesentliche Grundlage für die Entwicklung der Ziele und Maßnahmen.

• **Isarraumplan**

2015 erstellten die Büros mahl gebhard konzepte (München) und yellow z (Berlin) den Rahmenplan für den innerstädtischen Isarraum.

• **Masterplan Freiflächen Kunstareal**

Auch die Ziele und Maßnahmen des Masterplanes der Freiflächen Kunstareal des Züricher Büros Vogt Landschaftsarchitekten von 2018 sind berücksichtigt.

• **Maßnahmenkonzept zur Stärkung des Wohnens im Südlichen Bahnhofsviertel**

Die Ergebnisse dieser Konzeptstudie von 2016 dienen ebenso als wertvolle Quelle.

Dieses Freiraumquartierskonzept baut auf den beschriebenen bestehenden Konzepten und Planungen auf und bildet eine zentrale Grundlage für die weitere Entwicklung, Qualifizierung und Konkretisierung aller freiraumrelevanten Planungen und Konzepte sowie für Einzelmaßnahmen der Innenstadt. Es bündelt wesentliche Erkenntnisse und entwickelt diese weiter. Das Freiraumquartierskonzept ist die Basis für eine nachhaltige Planung.

Fehlende Begrünung in Straßenräumen und hohe Flächeninanspruchnahme durch den MIV, hier am Beispiel Landwehrstraße



Isolierte Lage Grünflächen, hier am Beispiel Herzog-Wilhelm-Park



Große Flächeninanspruchnahme durch MIV, hier am Beispiel Altstadttring, Abschnitt Sonnenstraße



## Projektgebiet

Die Münchner Innenstadt ist identitätsstiftend für das gesamte Stadtgebiet und die Region. Hier finden sich neben Wohnbereichen und Arbeitsplätzen zahlreiche zentrale Funktionen des täglichen Lebens: Vielfältige Handwerks-, Dienstleistungs-, Handelsflächen mit teils regionaler Bedeutung und ein großes gastronomisches Angebot, touristische Anlaufpunkte und Hotels. Ebenso liegen zentrale religiöse und kulturelle Einrichtungen sowie das Verwaltungszentrum in der Münchner Innenstadt. Neben diesen Nutzungen sind auch die Wege des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) zentral auf das Münchner Zentrum ausgerichtet. So sind die Entwicklung und Qualifizierung der Innenstadt von gesamtstädtischer Relevanz.



Bedeutung und Wirkung der Innenstadt

### Altstadt und Vorstadt

Der Untersuchungsumgriff umfasst die Altstadt und Teile der unmittelbar angrenzenden Stadtbereiche Maxvorstadt, Ludwigsvorstadt, Isarvorstadt, Lehel sowie die Isar und kleinere Bereiche der Stadtteile Bogenhausen und Haidhausen. Administrativ besteht die Altstadt innerhalb des Altstadtrings bzw. im Südosten bis zur Müllerstraße. Im vorliegenden Konzept wird als Altstadt der Bereich verstanden, der die Bereiche der Ersten und Zweiten Stadtmauer beinhaltet und heute vom Altstadtring bzw. der Ludwigstraße und Briener Straße umfasst wird. Die an die Altstadt angrenzenden Stadtbereiche werden im Folgenden als Vorstadt bezeichnet.



Die Altstadt ist gekennzeichnet durch eine historisch gewachsene Struktur mit teils sehr dichter Bebauung, die von verwinkelten Gassen und Passagen durchzogen ist und den besonde-

ren Charakter der Altstadt ausmacht. Grüne Innenhöfe sind nur noch vereinzelt vorhanden, beispielsweise an der Alten Akademie. Die größten Grünflächen in der Altstadt sind der Hof- und der Finanzgarten. Kleinere Grünflächen sind auf die einzelnen Viertel verteilt; der Promenadeplatz im Kreuzviertel, der Marstall und die Grünfläche an der Westenriederstraße im Graggenau, die Grünanlage an der Blumenstraße im Angerviertel sowie der Herzog-Wilhelm-Park im Hackenviertel. Ergänzend zu den Grünflächen sind mehrere bedeutende Plätze vorhanden; beispielsweise Marienplatz, Viktualienmarkt, Rindermarkt und Sankt-Jakobs-Platz. Im Bereich des Altstadtrings, im Übergang vom Kreuzviertel zum Kunstareal befindet sich der Maximilianspark / Effnerpark mit den Eschenanlagen. Diese historisch bedeutsame Grünanlage ist der einzig stark begrünte Bereich des Altstadtrings.

Die als Vorstadt an die Altstadt angrenzenden Stadtbereiche weisen unterschiedliche Charaktere auf und bilden wichtige Übergangsbereiche zur Altstadt. Die hier vorhandene und teils sehr wertvolle historische Bausubstanz macht die Besonderheit der Münchner Innenstadt ebenso aus, wie die zentralen Altstadtbereiche. Durch den autogerechten Ausbau des Altstadt-

rings entstand eine Zäsur, für die heute eine zeitgemäße Nutzung gefunden werden muss.

Der administrativ noch zur Altstadt gehörende Bereich zwischen Altstadtring und Müllerstraße bildet einen wichtigen Übergangsraum zur Isarvorstadt. In der Isarvorstadt sowie im Lehel zeichnet sich die Baustruktur durch Blockrandbebauung mit teilweise begrünten Innenhöfen aus. Zudem dominiert hier vorwiegend die Wohnnutzung. Im Straßenraum sind teils Baumpflanzungen vorhanden; er wird jedoch auch stark vom ruhenden Verkehr bestimmt. Wichtige Freiräume in der Isarvorstadt sind der Gärtnerplatz, der Alte Südliche Friedhof und der Nußbaumpark. Einen zentralen Freiraum im Lehel bildet der St.-Anna-Platz. Sowohl die Isarvorstadt, als auch das Lehel profitieren von ihrer Nähe zum stadtwertvollen Erholungsraum an der Isar, das Lehel befindet sich zudem in unmittelbarer Nähe des Englischen Gartens, der ein über die Stadt hinaus bedeutsamer Erholungsraum ist. Die nördlichen Bereiche der Isarvorstadt, südliches Bahnhofsviertel und Klinikviertel weisen im Gegensatz zu den der Isar zugewandten Bereichen unterschiedliche Charakterzüge auf. Im Klinikviertel ist der Blockrand aufgelockert und die gute Grünausstattung ist auch





Projektgebiet

im öffentlichen Straßenraum sichtbar. Im Gegensatz zu den übrigen Bereichen der Isarvorstadt ist hier weniger Wohnnutzung vorhanden. Die Blockstrukturen im südlichen Bahnhofsviertel sind in den Innenbereichen sehr dicht bebaut, wodurch derzeit nahezu keine Begrünung besteht. Die Straßenräume sind ebenfalls kaum begrünt und ohne größere Aufenthaltsbereiche. Im Kunstareal hingegen befinden sich viele zugängliche und große Grünflächen. Die Bebauung der Museen und der Universität ist aufgelockert und bildet große Solitäre im Grünen. Von dieser guten Grünausstattung profitieren auch die umliegenden Wohnbereiche. Der Alte Botanische Garten stellt eine weitere wichtige grüne Erholungsfläche für die Anwohner\*innen sowie eine altstadtnahe Grünfläche dar.

- Altstadt
- Vorstadt
- Grünflächen
- Stadtbezirke
- Abgrenzung Stadtbezirksteile in der Altstadt

1 Altstadt - Lehel Bezeichnung Stadtbezirke

Gärtnerplatz Bezeichnung Stadtbezirksteile

## Ansprüche an den Freiraum

„Bauflächen entstehen, wenn man sich nicht um sie kümmert. Freiflächen verschwinden, wenn man sich nicht um sie kümmert.“ (Fritz Schumacher, 1932)

Die Stadt wird dichter. Gerade in der Innenstadt erleben wir die bauliche Dichte sowie die Nutzungsdichte mit einer Vielzahl unterschiedlicher Nutzungen und auch die Lebendigkeit städtischen Lebens. Dabei ist die Innenstadt „die gute Stube“ Münchens, sie ist Treffpunkt und ein wichtiger Teil der Münchner Identität.

Grünflächen sind natürliche Klimaanlagen, sie stellen wichtige Versickerungsflächen dar, die sowohl klimatisch (Rückhalt und Verdunstung) und für die Biodiversität als auch für die Erholungsfunktion und die Ortsidentität relevant sind. Begrünte Innenhöfe, Fassaden und Dächer bilden dabei einen ebenso wichtigen Bestandteil der nachhaltigen Stadtentwicklung.

Die Verfügbarkeit von qualitativollen Erholungsräumen erhöht die Umweltqualität und Lebensqualität in der Stadt und verbessert damit maßgeblich das Wohlbefinden der Bevölkerung. Die Ansprüche an den Freiraum sind vielfältig. Jegliche Funktion, Entwicklungs- oder Nutzungsabsicht nimmt Flächen in Anspruch. Dies gilt es stetig neu zu verhandeln und miteinander in den Kontext zu setzen, um langfristig handlungsfähig zu bleiben.

Die geschichtliche Prägung der Altstadt mit dem historischen Erbe von Gebäudesubstanz, Raumfolgen und Gartenkunst bestimmen den Charakter im Münchner Zentrum.

Die Freiräume der Altstadt bestehen aus historischen Parkanlagen, Straßen und Plätzen, Wasser und Grünräumen. Dabei stehen diese immer im Kontext des gesamten Stadtraums. Der starke Veränderungsdruck in der historischen Altstadt sowie der Innenstadt, die Nachverdichtung, der zunehmende Nutzungsdruck und Nutzungskonkurrenzen mit grundlegender Wirkung z.B. auf Geschlechterbezüge, der Klimawandel und das sich ändernde Mobilitätsverhalten sowie fehlende

### Kernthemen



Retentionsräume für Regenwasser, fordern einen neuen Blick und ein zukunftsfähiges Gesamtkonzept für die grün- und freiräumliche Entwicklung der gesamten Innenstadt.

In der immer dichter werdenden Stadt des 21. Jahrhunderts muss unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes eine dreifache Innenentwicklung (Bauen, Freiraum, Mobilität) im Fokus der Planung stehen. Die bestehenden Grün- und Freiflächen, sowie Straßenräume und Plätze müssen qualitativ weiterentwickelt werden, als den für alle wichtigen „Freiraum“.

Bisher sind die ebenerdigen Flächen der Innenstadt stark vom motorisierten Individualverkehr geprägt, hier besteht der größte Handlungsspielraum darin, Flächen neu zu verhandeln. Deshalb ist die enge Abstimmung der beiden Themenfelder Freiraum und Mobilität im Zuge der parallelen Erstellung des Projekts „Autofreie Altstadt“ durch das Mobilitätsreferat (Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 14478) vom 26.06.2019) von vorrangiger Bedeutung. Ziel ist es, die Aufenthaltsqualität zu optimieren, neue Erholungsmöglichkeiten zu schaffen und die ökologische Situation zu verbessern. Der Ausbau der Radwege entlang der Ausfallstraßen und des Altstadttrings bietet die

Chance neue Freiraumqualitäten zu schaffen. Die Sicherung des Baumbestands und auch die Schaffung neuer Straßenbaumstandorte sind im Zuge der Klimaanpassung wichtige begleitende Bausteine. Dabei gilt es auch die Vernetzung der Grünflächen zu fördern, sowohl um die Wirksamkeit der einzelnen Flächen im Verbund zu erhöhen als auch um Wegeverbindungen abseits von Verkehrsstraßen zu schaffen.

Gerade in der dichten Altstadt müssen bestehende Flächennutzungen in Frage gestellt und neue Wege gefunden werden, bisher monofunktionale Flächen in „Vielkönnern“ zu verwandeln und so die Stadtoberfläche zukunftsfähig zu gestalten. Die Mobilitätswende bietet eine großartige Chance, Flächen für alle nutzbar zu machen und die Themen der Klimaanpassung, ökologische Aufwertung und Aufenthaltsqualität auf den Flächen der Innenstadt umzusetzen.

Vielschichtige Funktionen des Freiraums und Ansprüche an den Freiraum in der Stadt



**+ Infrastrukturen**  
Stadtmobiliar, Bänke, Litfaßsäule, Beleuchtung, Zeitungskasten, Fahrradständer, E-Ladesäulen, Beschilderung, Wegeleitsystem, Werbeflächen, Mobilitätsstationen, Quartiersbox, M-WLAN Hotspots, etc.

**+ Unterschiedliche Menschen, Unterschiedliche Wünsche**  
Arbeits- und / oder Wohnort, je nach Geschlecht, Lebensphase und Familienkontext (Kinder, Jugendliche, Erwachsene, Senioren, Menschen mit Mobilitätseinschränkungen)

➔ **Abstimmung der Nutzungsansprüche und Multicodierung der Flächen!**

## Methodik und Herangehensweise

Das Freiraumquartierskonzept entwickelt eine Vision des Freiraums für alle, das als ein resilientes und langfristig wirksames Freiraumsystem alle Funktionen des Freiraums zulässt. Das Konzept schafft Raum für Synergien, um flexibel auf Nutzungsänderungen zu reagieren und sich auch zukünftigen Entwicklungen anzupassen.

Zu Beginn der Arbeit stehen eine umfassende Bestandsaufnahme und Analyse. Die Freiräume werden untersucht und dahingehend gefiltert, welche Räume eine höhere Aufenthaltsqualität bieten. Dabei ist auch eine Bestandsaufnahme und Diskussion der „historischen“ Ideen notwendig, um die Identität der Münchner Freiräume zu erfassen und weiterzuentwickeln. Ebenso sind auch die Überlegungen zum Umgang mit den geschliffenen Stadtmauern (z.B. Wettbewerb zur Sonnenstraße im Zuge des Wiederaufbaus) und die Erkenntnisse aus dem Freiraumkonzept 2030 und der LaSie (Langfristige Siedlungsentwicklung) eingeflossen.

In dieser Phase wurden alle Grundlagen und bestehenden Planungsüberlegungen miteinander in Bezug gesetzt und daraus ein Gesamtkonzept zur freiräumlichen Entwicklung der Münchner Innenstadt erarbeitet. Das Gesamtkonzept enthält einen übergeordneten Konzeptplan, einen Maßnahmenplan mit Liste und erläuternde Teilkarten.

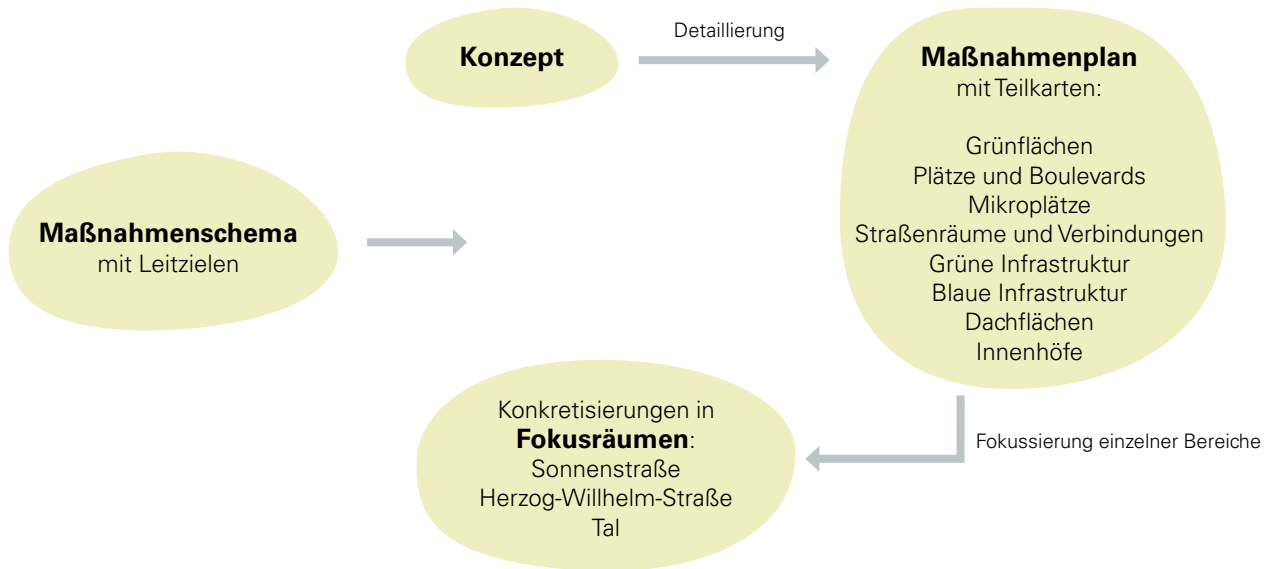
Bei der Untersuchung und Entwicklung des Freiraums werden sowohl Funktionen als auch Nutzungen von Räumen betrachtet. Dabei ist es aber ebenso wichtig, Räume nicht zu überfrachten, sondern eine gesamtheitlich sinnvolle, ökologische, ökonomische, gestalterische sowie inklusive und sozial gerechte Weiterentwicklung der Münchner Innenstadt voranzutreiben.

Das Konzept bezieht sich sowohl auf private als auch öffentliche Räume, da die Gesamtschau der Oberfläche für die Lebensqualität einer Stadt maßgeblich ist.

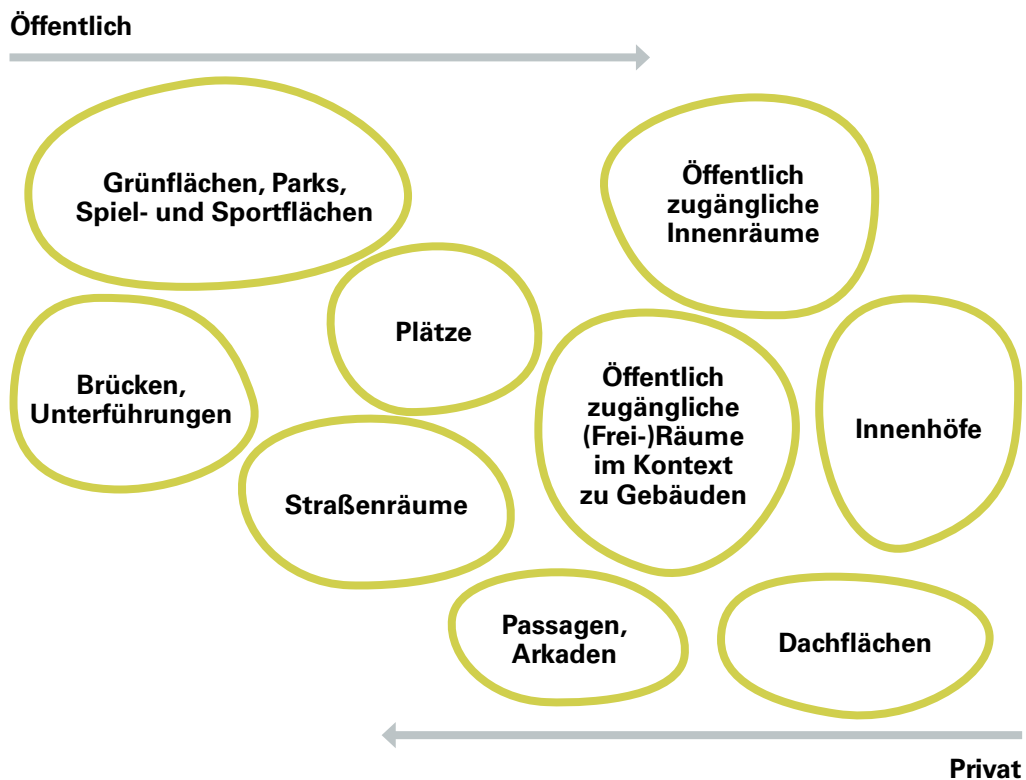
Drei besonders bedeutende Bereiche werden als Fokusräume detailliert betrachtet: Sonnenstraße, Herzog-

Wilhelm-Straße und das Tal. Diese Fokusräume wurden gewählt, da diese Räume in der Öffentlichkeitsdiskussion präsent sind, es hierzu bereits viele politische Aufträge gibt und sie eine Signalwirkung für die Grün- und Freiraumentwicklung in der Innenstadt haben.

AUFBAU FREIRAUMQUARTIERSKONZEPT



CHARAKTER DER STADTOBERFLÄCHE



# Prozess und Beteiligung

Die Themen der Freiraumentwicklung sind einerseits einer enormen Flächenkonkurrenz unterworfen, andererseits bilden sie die Grundlage für eine qualitätsvolle, resiliente, ökologische und ökonomische Entwicklung der Innenstadt.

Um das Projekt als gemeinschaftliche Aufgabe sowohl der Verwaltung als auch der Politik und der Bürgerschaft anzugehen, wurde eine fachbereichsübergreifende Projektgruppe eingerichtet, die Bezirksausschüsse beteiligt und die Bürgerinnen und Bürger in digitalen Formaten eingebunden.

## Projektgruppe

Die Beteiligung der Verwaltung erfolgte in einer fachübergreifenden Projektgruppe (PG), die sich sowohl in gemeinsamen Sitzungen als auch in Kleingruppen zu Einzelthemen zusammengefunden hat. In der interdisziplinären Diskussion im Rahmen eines Workshops wurden allgemeine Schwerpunkträume festgelegt und wichtige Verbindungsachsen aufgezeigt. Ebenso wurde die Dringlichkeit der Vernetzung zwischen der Altstadt und der Vorstadt festgestellt. Im weiteren Verlauf wurden die Erkenntnisse und Ergebnisse des Freiraumquartierskonzeptes in der Projektgruppe kontinuierlich weiterentwickelt.

## Bezirksausschüsse 1,2,3 und 5

Im Zuge der ersten Information der Bezirksausschüsse (BA) wurden Lieblingsorte und Orte mit dem größten Handlungsbedarf abgefragt, um ein Stimmungsbild zu den drängenden Themen und Fragestellungen innerhalb der Quartiere zu erlangen. In einem zweiten Termin wurde den Bezirksausschüssen der Konzeptentwurf vorgestellt, bevor er in einer Abschlusspräsentation final diskutiert wurde.

## Bürgerbeteiligung, Beteiligung von Interessensvertretungen

In einer Abendveranstaltung in der Rathausgalerie wurde die Allgemeinheit über die Ziele des Freiraumquartierskonzeptes informiert. Auch wurden zwei digitale Stadtpaziergänge zur Information der Bürger\*innen durchgeführt und der Lieblingsort abgefragt. Die Interessensvertretungen und Fachverbände wurden in einem eigenen Workshop eingebunden. Um die breite Öffentlichkeit zu erreichen, wurde auf der Website der LHM ein informativer Filmclip zum Freiraumquartierskonzept veröffentlicht sowie ein digitaler Fragebogen für Anregungen bereitgestellt. Hier wurden die Bürger\*innen aufgefordert ihre Vision für die Innenstadt mitzuteilen.

Nach Abschluss des Freiraumquartierskonzeptes sollen weitere Beteiligungsformate folgen, um die Umsetzung weiter zu befördern und zu begleiten.

## Workshop mit den Bezirksausschüsse 1, 2, 3 und 5

- Lieblingsort
- Größter Handlungsbedarf

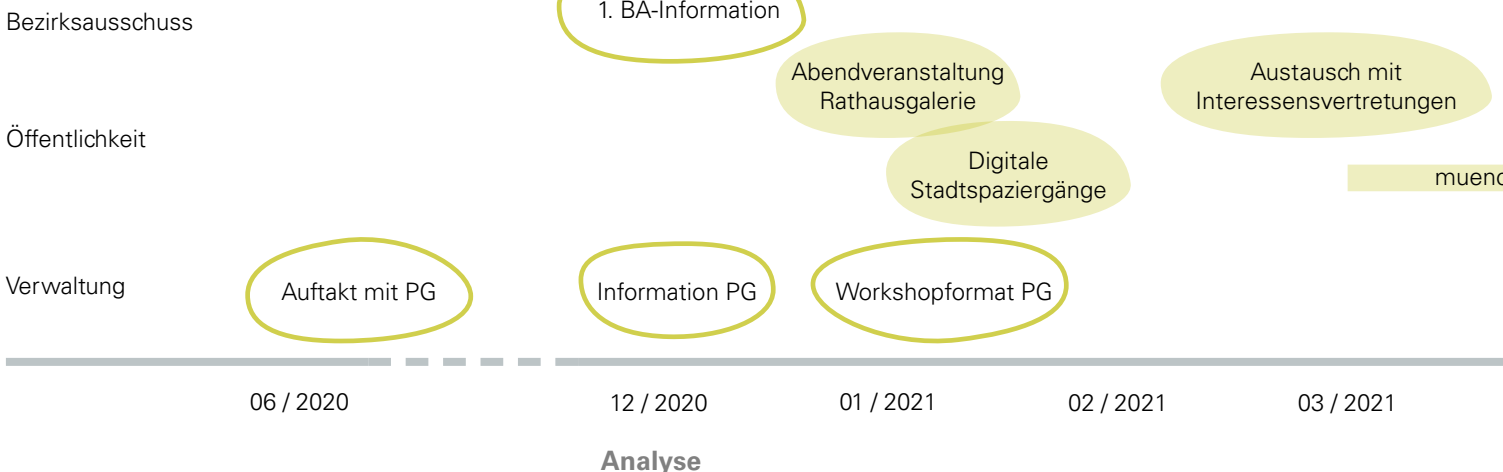
## Workshop mit Projektgruppe

- Schwerpunkträume allgemein
- ↔ Wichtige Wegeverbindungen als Schwerpunktraum
- Schwerpunkt auf Vernetzungsraum Altstadt und angrenzende Bereiche

## Stadtpaziergang

- Lieblingsort

## Übersicht der Beteiligungen im Prozess







Wichtige Orte aus Beteiligungsterminen



**Zitate zur Zukunftsvision 2040 aus der Öffentlichkeitsbeteiligung:**

„Es gibt weniger lärmenden und stinkenden Verkehr, so dass wir uns alle mehr im Freien aufhalten. Trotzdem sollte Handel, Kultur und Nachleben in der Stadt erhalten bleiben, denn das ist es, was eine Stadt ausmacht.“

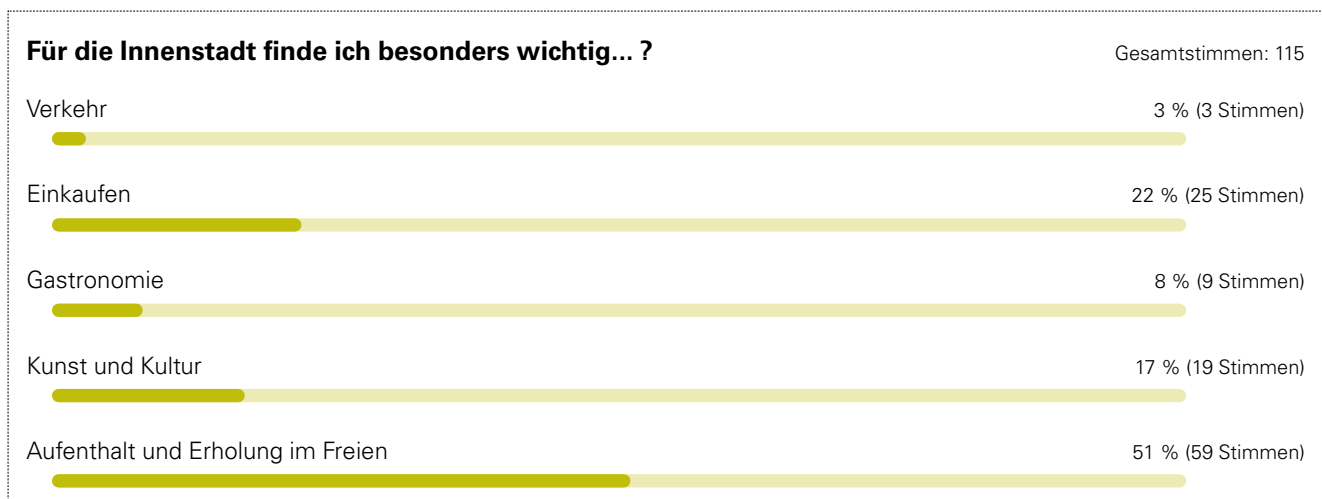
„Meine Vision wäre eine Innenstadt, die völlig vom individuellen PKW-Verkehr befreit ist.“

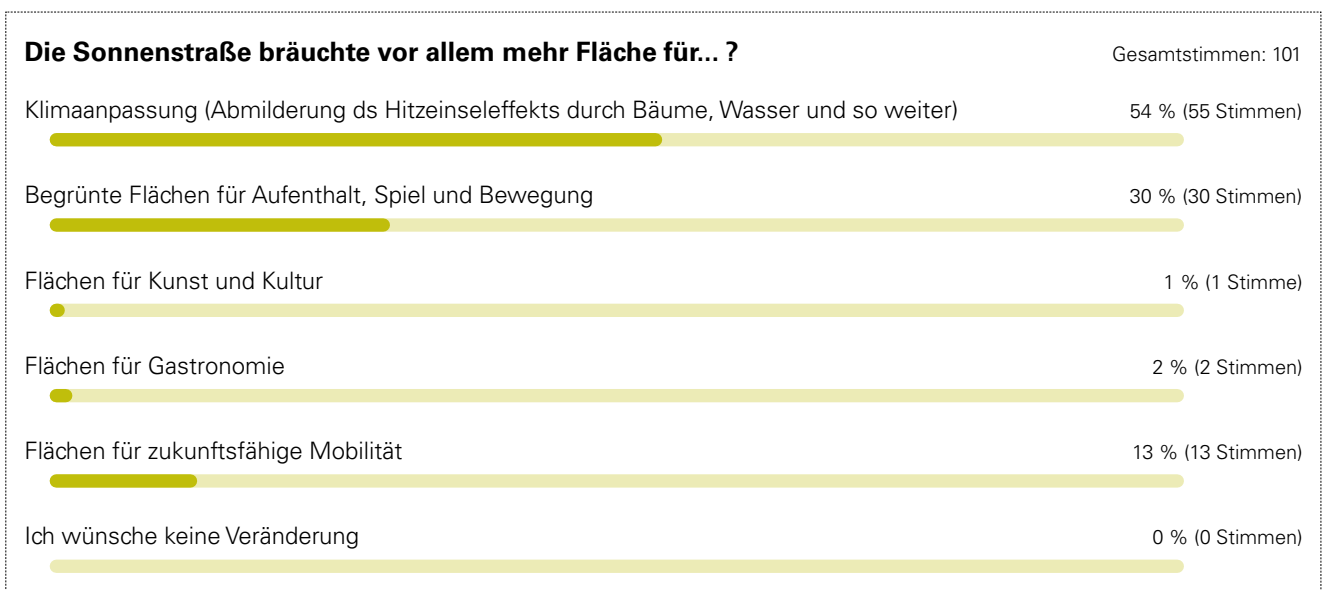
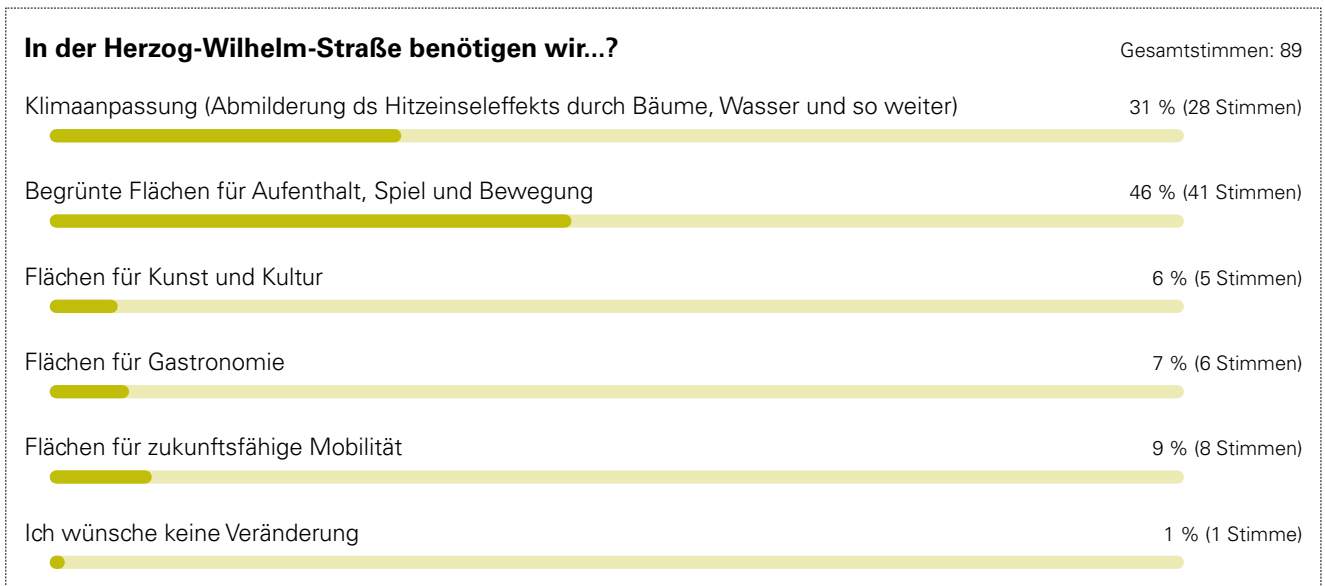
„Ruhe, Grün, Wasser, Sitzmöglichkeiten, Sonne und Schatten, Wasser (für die Kleinen) zum Miteinander wie auch zum Alleinsein.“

„Eine Innenstadt, die Plastik meidet und ganz wenig Müll produziert.“

Online-Umfrage (Stand 11.11. 2021):  
<https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Stadtplanung-und-Bauordnung/Stadt-und-Bebauungsplanung/Gruenplanung/Freiraumquartierskonzept/Umfrage.html>

**Ergebnisse der Online-Umfrage:**







# 2 Analyse

## Zusammenfassung

### Historischer Kontext

Die Münchner Altstadt war im Mittelalter durch Gärten geprägt. In den Jahren der Stadterweiterung wurden zahlreiche Planungen erstellt, die eine grüne Entwicklung in und um die Altstadt vorsahen. Heute besteht die Verpflichtung, das Bild der steinernen Altstadt zu hinterfragen und im Einklang mit einer denkmalgerechten Entwicklung eine klimaangepasste und resiliente Altstadt und Vorstadt zu planen.

### Eingänge in die Altstadt

Der Altstadtring bildet den Übergangsbereich von der Vorstadt in die Altstadt. Dabei besonders prägnant sind vier noch bestehenden Stadttore. Diese, sowie weitere bedeutende Eingänge, bilden wichtige fußläufige Eingänge in die Altstadt. Gleichzeitig bildet der Altstadtring durch den hohen Flächenanteil des motorisierten Individualverkehrs und teils des öffentlichen Nahverkehrs eine Barriere zwischen den Quartieren.

### „Münchner Nolli-Plan“

Ein sogenannter „Nolli-Plan“ zeigt das öffentlich zugängliche System der Stadtoberfläche mit Straßen, Grünflächen, Passagen, Höfen und Erdgeschoss. Der „Münchner Nolli-Plan“ verdeutlicht die typisch münchenerische Gassen- und Passagenstruktur und die hohe Durchlässigkeit der Gebäude in der Altstadt. Die Bereiche außerhalb des Altstadtrings bilden meist geschlossene Blöcke (vorrangig Wohnnutzung). Hier übernehmen die Straßenräume und Grünflächen zentrale Aufenthalts- und Begegnungsfunktionen. Eine Sonderform bildet das Kunstareal, in dem viele großflächige öffentliche Bereiche vorhanden sind.

### Erholung und Grünvernetzung

In der Innenstadt befinden sich viele wichtige Aufenthalts- und Erholungsräume, wie der Alte Botanische Garten, der Maximiliansplatz mit den Eschenanlagen, der Herzog-Wilhelm-Park, der Hof- und Finanzgarten, der Nußbaumpark, der Alte Südliche Friedhof sowie der Promenadenplatz oder der St.-Anna-Platz. Vor allem die Isar mit den Maximiliansanlagen sowie der Englische Garten sind stadtwert bedeutsame Erholungs- und Freizeit-

räume. Neben den Grünflächen und Plätzen sind auch kleinere Freibereiche oder Sitzmöglichkeiten als konsumfreie Orte wichtige Bestandteile für die Aufenthalts- und Erholungsqualität, da sie kurze Aufenthalte ermöglichen und somit ein ergänzendes kleinteiliges Netz bilden.

### Verbindungen

Es besteht ein dichtes Netz aus Rad- und Fußwegeverbindungen, vereinzelt bestehen Lücken oder schmale Wege. Die hohe Durchlässigkeit der Altstadt mit ihrem Hof- und Passagensystem trägt maßgeblich zur Identität und Qualität der Freiräume bei.

### Klima, Lärm und Luft

In großen Teilen der Innenstadt besteht, gemäß der Stadtklimaanalyse der Landeshauptstadt München, Referat für Klima- und Umweltschutz, eine ungünstige bioklimatische Situation. Grün- und Wasserelemente verbessern das Mikroklima dabei maßgeblich. Die Verlärmung und Luftverunreinigungen, die von den Hauptverkehrsstraßen ausgehen, reichen bis in viele der bestehenden Grünflächen und vermindern die Erholungsqualität dieser Flächen.

### Schutzgebiete

Fast die ganze Altstadt, Bereiche des Lehels und des Kunstareals sowie Straßenzüge um den Gärtnerplatz und die Ludwigstraße liegen im Bereich des denkmalpflegerischen Ensembleschutzes. In der Altstadt und der Vorstadt befinden sich zudem viele Einzeldenkmäler. Besonders hervorzuheben sind in der Altstadt die beiden landschaftsprägenden Denkmäler Frauenkirche und Peterskirche. Auch im Freiraum bestehen wichtige Baudenkmäler bzw. Gartendenkmäler, diese sind beispielsweise der Promenadeplatz, der Maximiliansplatz mit Eschenanlagen, der Innenhof Radspieler, der Alte Botanische Garten, der Hofgarten, die Maximiliansanlagen, der Nußbaumpark und der Alte Südliche Friedhof. Teilweise sind diese Grünflächen auch in der Biotopkartierung des Bayerischen Landesamtes für Umwelt als Biotope erfasst. Die Isar mit angrenzenden Grünflächen sowie der Englische Garten sind zudem Landschaftsschutzgebiet.

### Konflikt- und Potentialräume

Im Bereich des Altstadtrings häufen sich die Nutzungsansprüche, es besteht ein hoher Nutzungsdruck und entsprechend nehmen die Konflikte bzw. Konfliktpotentiale zu. Auch die allgemein nicht ausreichende Durchgrünung führt zu Konflikten hinsichtlich Erholungsvorsorge, Biodiversität und Klima. Potentialräume sind insbesondere die großzügigen Verkehrsflächen sowie die Flächen des ruhenden Verkehrs. Diese unter den konkurrierenden Flächenansprüchen neu aufzuteilen, bietet die Möglichkeit, gestalterisch einzugreifen und nachhaltige und resiliente Strukturen zu schaffen, um die Landeshauptstadt München langfristig attraktiv zu halten.

Schrägluftbild,  
Blickrichtung nach  
Norden





Schwarzplan mit Untersuchungsumgriff





## Historischer Kontext

Die Entwicklung und die Gestaltung der Münchner Freiräume sind seit dem Mittelalter von sich verändernden Nutzungen geprägt.

Um die Münchner Freiräume weiterzuentwickeln ist es notwendig, die „historischen“ Ideen zu analysieren. Hierzu gehören insbesondere die Werke von Friedrich Ludwig von Skell, Adolf Abels Plan zur „Inneren Stadt“, Theodor Fischers Arbeiten und das Innenstadtkonzept „Leitenstorfer-Plan“.

Die Broschüre „Historisches Grün in München“, der Landeshauptstadt München von 2020 zeigt einen ausführlichen Überblick über die Entwicklung der Grünflächen der Münchner Innenstadt und beschreibt anhand historischer Pläne, Zeichnungen und Fotos einzelne Grünflächen detailliert.

Die einzelnen Zeitschichten spielen in der Stadtentwicklung eine sichtbare und ablesbare Rolle, da die Gebäude- und Freiraumstruktur einer Stadt Auskunft über den kontinuierlichen Entwicklungsprozess geben. Dadurch bestehen unterschiedlich geprägte und identitätsstiftende Stadträume. Es standen jedoch je nach Zeitschicht unterschiedliche Planungsziele und Aspekte im Vordergrund. Beispielsweise gab es in der mittelalterlichen Altstadt einen hohen Grünanteil durch die vielen begrünten Innenhöfe und innenliegenden Gärten. Nach und nach wurden diese Bereiche aufgrund des Platzbedarfs bebaut oder versiegelt. Gleichzeitig waren durch die kompakte dichte Stadt innerhalb der Stadtmauer die Landschaft und Gärten vor den Stadttoren schnell erreichbar.

Bereits früh wurde erkannt, wie wichtig Stadtgrün für das Stadtklima und die Gesundheit der Menschen ist und beispielsweise durch Friedrich Ludwig von Skell der Englische Garten angelegt.

Im Zuge des Ausbaus der autogerechten Stadt sowie des steigenden Drucks der Siedlungsentwicklung konnten nur wenige Grünanlagen ihre Form und Größe bis heute bewahren. Mittlerweile hat sich ein bewusster Umgang mit dem gartenhistorischen





Erbe entwickelt und es ist üblich, Park-  
pflögewerke zu erstellen.

Obwohl die Altstadt im Mittelalter  
durch Gärten geprägt war, ein wertvol-  
les historisches Gartenerbe besteht  
und auch damals schon Bestrebungen  
zur Begrünung der Altstadt bestanden,  
ist die Idee der steinernen Altstadt fest  
verankert. Vor diesem Hintergrund und  
hinsichtlich des Klimawandels, des sich  
ändernden Mobilitätsverhaltens und  
der sich wandelnden Ansprüche an öf-  
fentliche Räume besteht die Notwen-  
digkeit, die Idee der steinernen Alt-  
stadt zu hinterfragen, die historischen  
Planungen auf Aktualität zu prüfen  
(beispielsweise Sckells Überlegungen  
zur Sonnenstraße) und in die Planungs-  
überlegungen mit einzubeziehen.



linke Seite, oben:  
Gärten in der Altstadt, 1920

linke Seite, mitte:  
Bäume in der Maximilianstraße, Hotel  
Vierjahreszeiten, ca. 1905

linke Seite, unten:  
Bäume in der Maximilianstraße, Altes  
Münzgebäude, 1863

rechte Seite, oben:  
Sonnenstraße Ecke Schwanthalerstraße, ca.  
1905: Grünflächen im Bereich der heutigen  
Straßenbahngleise bzw. Verkehrsflächen

rechte Seite, unten:  
Mehrröhige Baumallee in der Sonnenstraße,  
Generalplan zur Gestaltung und Bebauung  
des Festungsgeländes zwischen Karlstor und  
Sendlinger Tor  
von Friedrich Ludwig von Sckell, 1812

Die geschleifte Stadtmauer bildet heute als Altstadttring den Übergangsbereich zwischen der Altstadt und den teils historischen Bereichen der Vorstadt. Im Zuge des autogerechten Ausbaus ist der Altstadttring dabei teilweise zur Barriere geworden. Dabei bestehen entlang des Altstadttrings viele Plätze und Kreuzungen als Verbindungsraum der unterschiedlichen Stadtbereiche.

Von den ursprünglich sieben Stadttoren blieben das Isartor, das Karlstor, das Sendlinger Tor sowie das 1805 erbaute Maxtor erhalten. Diese Stadttore stehen in einem bedeutenden historischen Kontext, bilden wichtige Eingänge in die Altstadt und sind gleichzeitig mit vielen unterschiedlichen Funktionen und Ansprüchen belegt. Sie dienen dem fußläufigen Eingang in die Altstadt, sind zentrale Treffpunkte und wichtige Umsteigepunkte im ÖPNV-Netz mit stark frequentierten Haltestellen sowie wichtige Wegeverbindungen und Knotenpunkte für den Radverkehr entlang des Altstadttrings. Auch für den motorisierten Individualverkehr bildeten sie wichtige Verkehrsknotenpunkte. Durch diese vielen Funktionen für alle Verkehrsteilnehmenden wird jedoch die Aufenthaltsqualität auf den Plätzen beeinträchtigt. Von Gebäudekante zu Gebäudekante inkl. der Verkehrsfläche sind die Plätze sehr groß. Somit bieten sie zum einen Raum für temporäre Veranstaltungen (z.B. Weihnachtsmarkt oder Demonstrationen) und haben zum anderen ein großes Potential zur Weiterentwicklung und Qualifizierung.

Neben den Stadttoren gibt es weitere wichtige Zugangsbereiche zwischen der Altstadt und der Vorstadt. Hierzu zählen der Odeonsplatz, der Marstall, der Viktualienmarkt, der Lenbachplatz sowie die Maximilianstraße. Zwischen den Stadttoren und Plätzen befinden sich viele kleinere Straßen als Verbindungsraum.







Zugänge der Altstadt

- Altstadttore als Hauptzugänge
- Wichtige Altstadtzugänge über Plätze
- ↔ Weitere Zugänge in die Altstadt

linke Seite, oben:  
Isartorplatz und Zweibrückenstraße, 1905

linke Seite, mitte:  
Die Anlage am Karlsplatz, 1905

linke Seite, unten:  
Karolinenplatz, 1900

## Flächenpotentiale

Die Freiräume der Innenstadt sind stark vom motorisierten Individualverkehr (MIV) geprägt, insbesondere vom ruhenden Verkehr. Heute gibt es in der Altstadt noch über 2.000 PKW-Stellplätze im öffentlichen Raum. Ein PKW-Stellplatz nimmt im Schnitt eine Fläche von 12 Quadratmeter in Anspruch. Gerade im Bereich der Altstadt besteht hier ein großes Flächenpotential, das, in qualitätsvolle Aufenthaltsbereiche umgewandelt, maßgeblich zur Lebensqualität, Nutzungsgerechtigkeit und Ortsidentität von München beitragen kann. Diese Flächenpotentiale sind vorrangig in den kleineren Straßen zu finden und können einen Aufenthalt ohne Konsumzwang ermöglichen. Somit sind sie eine wichtige freiräumliche Ergänzung zu den Fußgängerzonen in der Altstadt.

Gleichzeitig leistet die Entsiegelung und Bepflanzung in den Straßenräumen einen wichtigen Beitrag zur Abkühlung in der Stadt, ermöglicht die Versickerung und Verdunstung von Niederschlagswasser und leistet einen Beitrag zur Biodiversität.

### Flächenpotentiale entlang des Altstadtrings

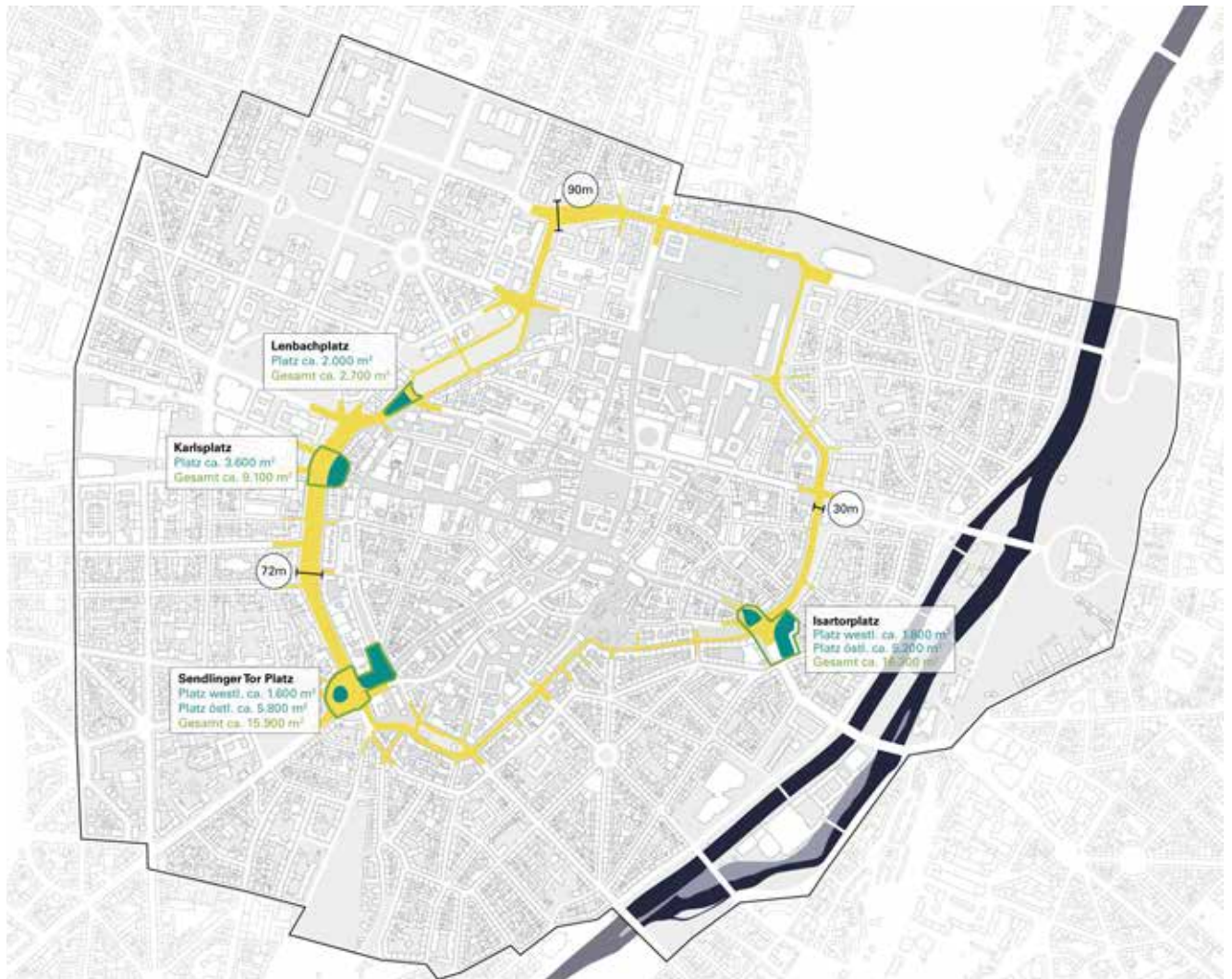
Große, repräsentative Räume sind häufig gleichzeitig großzügige Verkehrsräume und entsprechenden Immissionen ausgesetzt. Der Altstadtring durchschneidet mehrere Plätze: Karlsplatz, Sendlinger-Tor-Platz, Isartorplatz, Lenbachplatz und bildet damit eine Barriere zwischen Altstadt und Vorstadt. Im Bereich der Sonnenstraße beträgt die Breite des Altstadtrings zwischen 45 und 75 Meter.

Sckell hatte diesen Raum einst mit einer mehrreihigen Baumallee geplant, mit mittig in der Sonnenstraße liegenden, abgesenkten Grünflächen. Heute ist der Raum in etwa wie folgt aufgeteilt: rund 50 Prozent des Querschnitts sind dem MIV vorbehalten, knapp 30 Prozent dem ÖPNV. Fuß- und Radverkehr teilen sich etwa 20 Prozent, enthalten aber auch Möblierung, U-Bahnzugänge und Gastronomieflächen. So stehen der Fußgängerin und dem Fußgänger heute im Bereich des Altstadtrings im Schnitt nur etwa 10 Prozent des Querschnitts, also etwa 5

bis 8 Meter als Bewegungs- und freie Aufenthaltsfläche zur Verfügung.

Die Rücknahme von Flächen für den MIV zu Gunsten von Grün- und Freiräumen bietet wichtige Chancen für die Freiraumentwicklung.





Flächenpotentiale entlang des Altstadtrings

- Bestehende Plätze
- Flächenpotential an bestehenden  
Plätzen und angrenzenden Räumen
- Flächenpotential Altstadtring

## „Münchener Nolli-Plan“

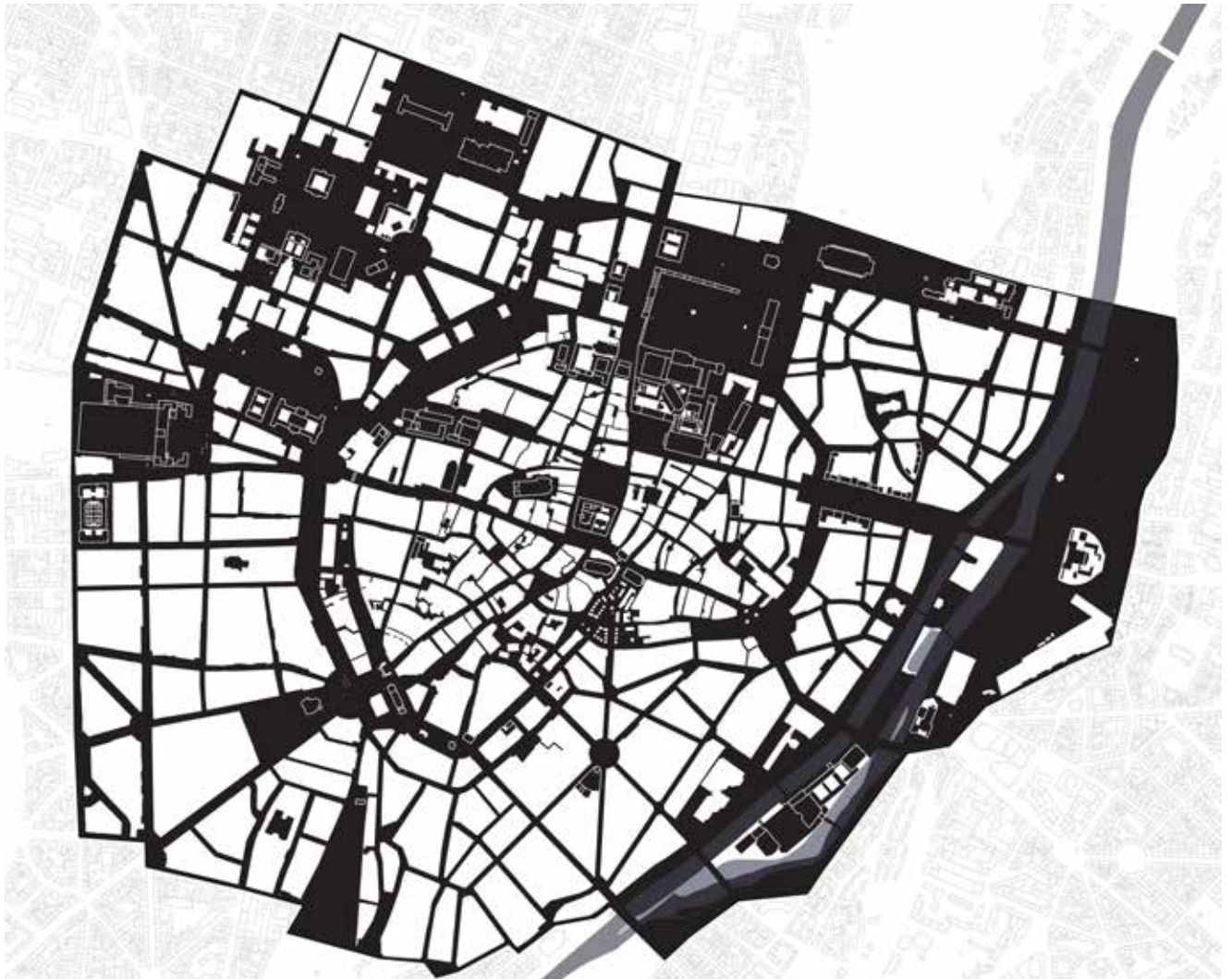
Der sogenannte „Nolli-Plan“ ist nach Giovanni Battista Nolli benannt, der 1748 einen Plan Roms erstellte, der die öffentlich zugänglichen Grün- und Freiräume sowie öffentlichen Erdgeschossnutzungen aufzeigt. Der nebenstehende „Nolli-Plan“ der Münchner Innenstadt wurde im Rahmen des Freiraumquartierskonzeptes gemäß des Vorbilds erstellt und zeigt die öffentlichen Straßenräume, Plätze, Grünflächen, Fußgängerzonen, Passagen, Arkaden und allgemein zugängliche Innenhöfe sowie die öffentlich genutzten oder als öffentlich wahrgenommenen bzw. allgemein zugänglichen Gebäude im Stadtgefüge. Zu den dargestellten Gebäuden zählen beispielsweise der Hauptbahnhof und das Rathaus sowie Kirchen und Museen. Insgesamt sind sehr heterogene Stadtstrukturen erkennbar. Die Straßen- und Platzräume gilt es qualitativ und flexibel zu gestalten, damit sie den Funktionen von Stadt gerecht werden können.

Der „Münchener Nolli-Plan“ bildet die Basis des öffentlichen Lebens ab. Diese Räume bilden den Rahmen für das soziale und gesellschaftliche Leben in der Münchner Innenstadt. Der Plan zeigt ein typisches Münchner Charakteristikum: Die Altstadt mit den zahlreichen Durchgängen, Passagen, Arkaden, Gärten und öffentlich zugänglichen Gebäuden ist stark verästelt und hat eine große Durchlässigkeit. Es besteht eine dichte und verwinkelte Bebauung, die aber durch ein Netz aus kleineren Gassen und Passagen und teils allgemein zugänglichen Innenhöfen durchzogen ist. Ergänzt wird dieses System durch viele öffentlich genutzte oder öffentlich zugängliche Gebäude. Die Durchlässigkeit in der Altstadt unterscheidet sich erkennbar von den Strukturen der unmittelbaren angrenzenden Vorstadt.

Im Norden der Altstadt und im Kunstareal sind großflächige öffentlich zugängliche Bereiche zu erkennen. Im Kunstareal setzen sich diese aus den Museen sowie den umliegenden Freiflächen zusammen. Im Norden der Altstadt liegen die Residenz, der Hofgarten und Finanzgarten, der Englische Garten sowie die Isar als wichtige durchgängig öffentliche Bereiche.

Im südlichen Bahnhofsviertel sowie südlich der Altstadt hingegen sind nur vereinzelte Gebäude zugänglich. Hier wird der öffentliche Raum vorwiegend durch den Straßenraum und durch wenige Plätze und Grünflächen gebildet. Innerhalb der Blockstruktur bestehen nahezu keine allgemein zugänglichen Durchwegungen.

In den anderen Bereichen der Vorstadt, die vorrangig dem Wohnen zugeordnet sind, ist in der Zugänglichkeit die Blockstruktur klar ablesbar. Straßen und wohnortnahe Grünflächen sind Bewegungsräume und wichtige Begegnungs- und Kommunikationsräume, die es zukunftsfähig zu gestalten gilt.



Öffentliches (zugängliches) System: „Münchener Nollis-Plan“

- Öffentlicher und öffentlich zugänglicher Raum: Straßen, Passagen, Arkaden, Plätze, Grünflächen, Innenhöfe
- Öffentliche und / oder allgemein zugängliche Gebäude

## Erholung und Grünvernetzung

In der Innenstadt befinden sich viele Aufenthalts- und Erholungsräume. Vor allem die Isar mit den Maximiliansanlagen sowie der Englische Garten stellen stadtweit bedeutende Erholungs- und Freizeiträume dar. Sie sind jedoch auch einem starken Nutzungsdruck ausgesetzt, weshalb die weiteren vorhandenen Grünflächen und Plätze eine ergänzende und ebenfalls große Bedeutung für die Freiraumnutzung haben. Weitere wichtige Grünflächen sind der Hofgarten, der Alte Botanische Garten, die Freiflächen an den Pinakotheken, der Maximiliansplatz mit den Eschenanlagen, der Nußbaumpark und der Alte Südliche Friedhof. Alle Grünflächen haben einen starken historischen Bezug.

In Teilen der Altstadt und der Vorstadt ist die Versorgung mit und Erreichbarkeit von Grünflächen für die Wohnbevölkerung nicht ausreichend. Das heißt, es sind keine oder im Vergleich zur Einwohnerzahl nicht ausreichend Grünflächen vorhanden (vgl. nebenstehende Karte: Ungünstige Freiflächenversorgung). Dies betrifft insbesondere das südliche Bahnhofsviertel und das Hackenviertel. Auch Wohnbereiche um die Augustenstraße sowie die südöstliche Altstadt weisen eine ungünstige Freiflächenversorgung auf. Durch die Nähe zur Isar ist die Freiraumversorgung im Glockenbach grundsätzlich gut, dennoch ist auf Grund der hohen Bevölkerungsdichte in diesem Stadtteil und fehlenden kleineren wohnungsnahen Grünflächen ein Freiraumdefizit vorhanden. Teils sind die überwiegend privaten Innenhöfe als private Freiflächen für die Bewohnerinnen und Bewohner angelegt.

Ergänzt werden die bestehenden Grünflächen durch eine Vielzahl an Plätzen. Besonders in der Altstadt sind viele historisch bedeutsame und identitätsstiftende Plätze vorhanden, die aufgrund fehlender großer Grünflächen wichtig für das Aufenthalts- und Erholungssystem in der Innenstadt sind.

Teils sind diese Plätze jedoch stark von den Straßenverkehrsflächen dominiert, beeinträchtigt oder durchtrennt. Entlang des Altstadtrings sind Karlsplatz, Sendlinger-Tor-Platz und Isartorplatz

vom Verkehr in ihrer Funktion als Aufenthaltsort beeinträchtigt.

Neben den Grünflächen und Plätzen sind auch kleinere Freibereiche oder Sitzmöglichkeiten als konsumfreie Orte wichtige Bestandteile für die Aufenthalts- und Erholungsqualität, da sie kurze Aufenthalte ermöglichen und ein ergänzendes kleinteiliges Netz bilden. Diese sind in der Altstadt überwiegend in Form von Sitzmöglichkeiten in den Fußgängerzonen oder in der Vorstadt mit Bänken an Straßenecken (Mikroplätze) vorhanden. Es gibt viele kleinere Plätze, die das Potential für einen kleinen Aufenthaltsbereich bieten, jedoch noch keine Sitzmöglichkeiten aufweisen.

Ein weiterer Bestandteil des Freiraumsystems sind Spielplätze bzw. Angebote für Kleinkinder, Kinder und Jugendliche. Diese sind vorwiegend an der Isar und innerhalb der größeren Grünflächen angeordnet. In der Altstadt sind nur vereinzelt Spielplätze vorhanden. Das Angebot an Spielplätzen in der angrenzenden Vorstadt wird durch private Spielplätze in den Innenhöfen für die Bewohner\*innen ergänzt. Insgesamt bestehen kaum Angebote für Kinder- und Jugendspiel.

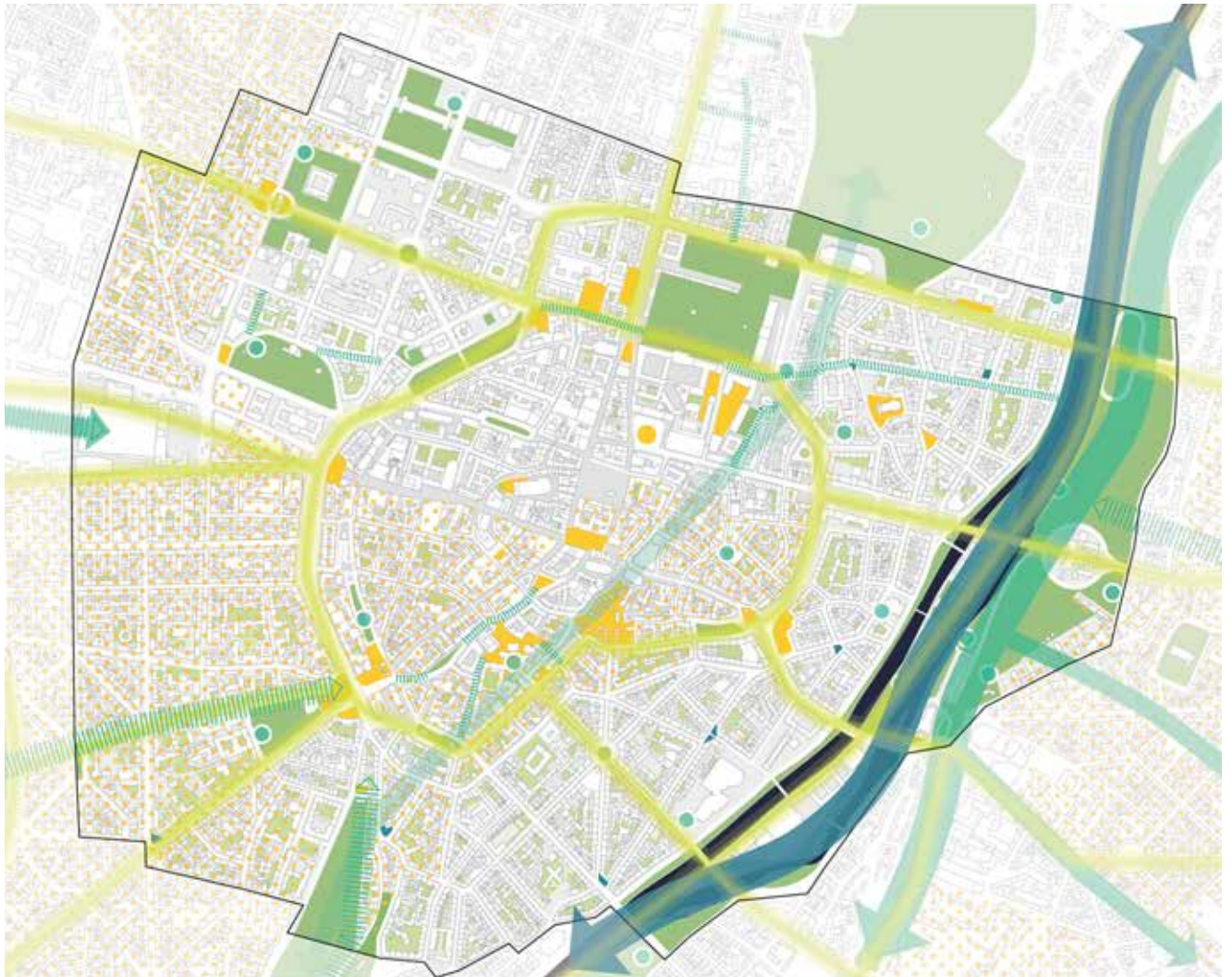
Besonders wichtig für die Wirkung von Grünflächen und die Lebensqualität in der Stadt sind vernetzende Grünverbindungen. Das Konzept Freiraum M 2030 sieht Grüne Wege und Freiraumachsen entlang des Altstadtrings und davon ausgehend in die umliegenden Stadtviertel zur Grünverbindung an der Isar vor. Diese Vernetzungsachsen weisen teilweise einen grünen Charakter mit Bäumen auf oder liegen entlang von Grünflächen wie dem Maximiliansplatz. Die Freiraumachsen werden durch die Vernetzungsfunktionen funktional bespielt und belebt. In anderen Bereichen der Innenstadt sind die Freiraumachsen jedoch vom Verkehr dominiert und somit häufig nicht als Freiraumverbindungen wahrnehm- und erlebbar. (z. B. um den Hauptbahnhof).

Eine großräumige Verbindung für die Erholung und einen wichtigen Biotopverbund stellt die Isar dar. Gemäß des Arten- und Biotopschutzprogramms













ist der Schwerpunkt dieser Verbindung das Erlebnis des Fließgewässers.

Im Flächennutzungsplan (FNP) sind in der Innenstadt viele kleinteilige örtliche Grünverbindungen dargestellt. Dabei führt beispielsweise eine Grünverbindung vom Finanzgarten in den Schönfeldpark. Übergeordnete Grünverbindungen führen entlang der Gleise zum Hauptbahnhof, entlang der Nußbaumstraße zum Sendlinger Tor und am Alten Südliche Friedhof Richtung Altstadt.





Erholung und Grünvernetzung

- |   |  |   |   |
|---|--|---|---|
|  | Erholungswirksame Grünflächen  |  | Örtliche Grünverbindung<br>(übernommen aus FNP)                                   |
|  | Erholungsraum Isar   |  | Übergeordnete Grünverbindung<br>(übernommen aus FNP)                              |
|  | Spielplatz   |  | Grünverbindung<br>(übernommen aus ABSP)   |
|  | Platz mit Aufenthaltsfunktion  |  | Grünverbindung mit Schwerpunkt<br>Erlebnis Fließgewässer<br>(übernommen aus ABSP) |
|  | Mikroplatz mit Sitzmöglichkeit   |   |   |
|  | Begrünter Innenhof   |   |   |
|  | Ungünstige Freiflächenversorgung<br>(übernommen aus quantitativer Versorgung mit öffentlichen, allgemein zugänglichen Grünflächen: alle Versorgungsebenen, 2003) |   |   |
|  | Grüne Wege/Freiraumachsen<br>(im Sinne von „Freiraum M 2030“)  |   |   |



## Verbindungen

In der Innenstadt bestehen gute Fuß- und Radwegeverbindungen. Besonders in der Altstadt ist mit den bestehenden Fußgängerzonen ein Wegenetz abseits des durch den motorisierten Individualverkehr dominierten Straßenraums gegeben. Dies wird durch ein engmaschiges Netz an Passagen ergänzt. Das Netz aus Passagen, Arkaden und Gassen ist prägend für die Altstadt und trägt zu Münchens Identität und Attraktivität bei. Die teils schmalen Gassen in der Altstadt sind allerdings häufig stark durch den ruhenden und fließenden Verkehr dominiert, wodurch der Fuß- und Radverkehr beeinträchtigt ist.

Zentrum der Fußgängerzone der Münchner Innenstadt ist der Marienplatz, der am Wegekreuz in Ost-West sowie in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Einkaufsstrassen liegt und die historischen Standorte der Stadttore miteinander verbindet. Vom Karlsplatz führt die Fußgängerzone über die Schützenstraße weiter Richtung Hauptbahnhof und ist somit Teil einer wichtigen Verbindungachse vom Hauptbahnhof über die Altstadt Richtung Isar. In der Vorstadt bestehen lediglich vereinzelte Fußgängerbereiche, teils in Form von Passagen.

Der „Bewegungsraum Isar“ stellt eine wichtige Wegeverbindung sowohl für den Fuß- als auch den Radverkehr als übergeordnete (und stadtweite) Verbindung mit einer ebenfalls übergeordneten Erholungsfunktion dar. Diese Wegeverbindung besteht beidseits der Isar. Der Weg auf der östlichen Seite ist durch die angrenzenden Grünflächen geprägt. Auf der westlichen Seite verläuft die Radstrecke entlang der Straße und es besteht ein erhöhter Bezug zur Innenstadt.

In der Altstadt und der Vorstadt sind die bestehenden Radwege als Fahrradstraßen und Radwege entlang von Gehwegen oder auf Straßenniveau ausgebaut.

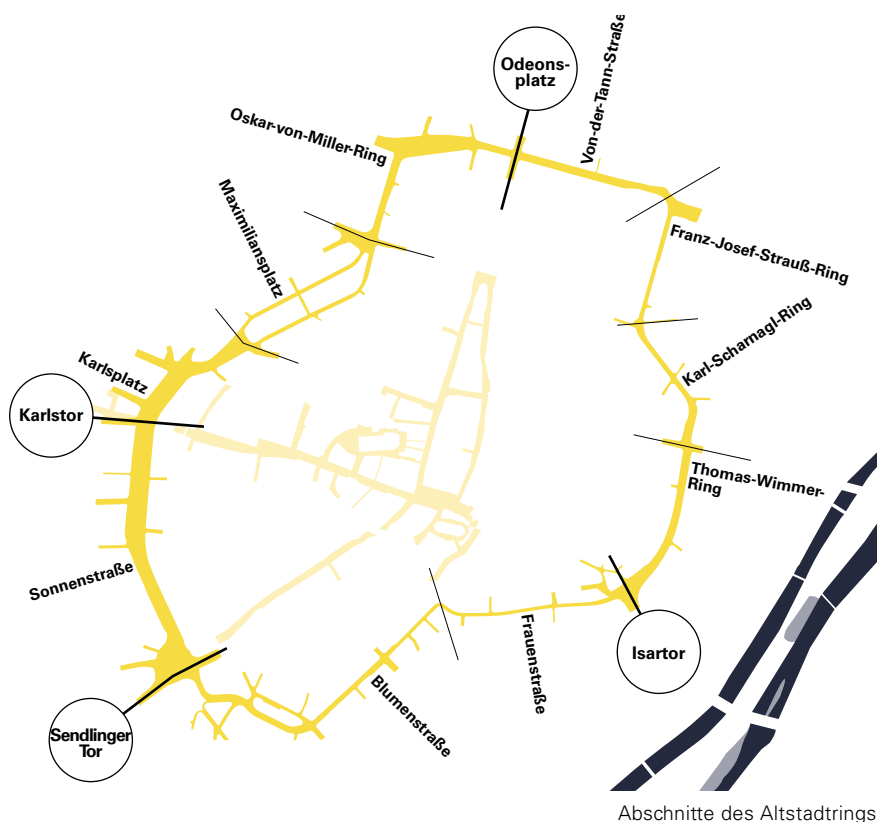
Mit dem Radentscheid von 2019 wurde der Ausbau des Radwegesystems und der bestehenden Radwege beschlossen. Diese bereits beschlossenen Planungen und Maßnahmen sind in der

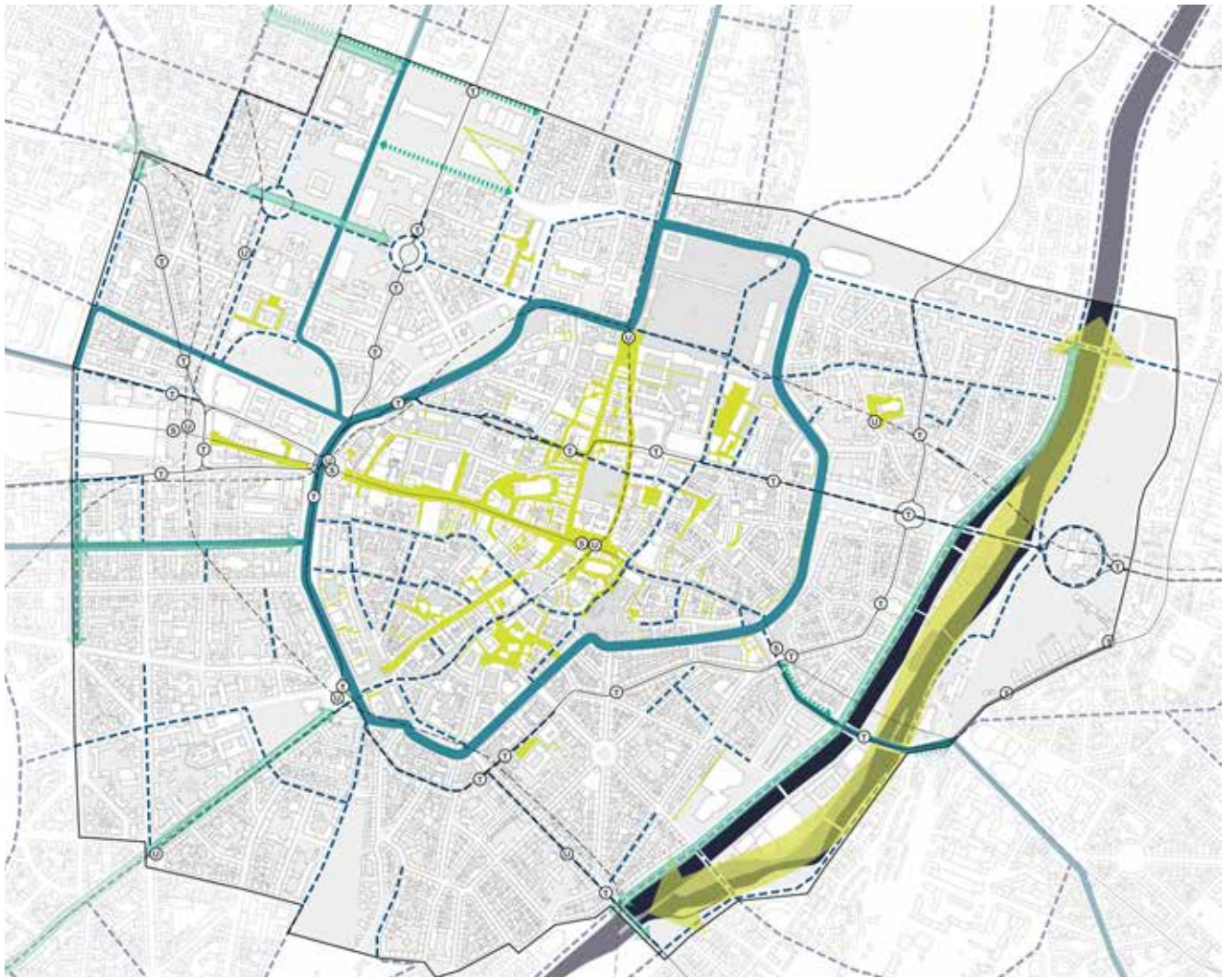
nebenstehenden Karte dargestellt. Die weiteren, sich aus dem Freiraumquartierskonzept ergebenden Maßnahmen sind in der Analyse nicht abgebildet. Eine wichtige vorgesehene Planung stellt der in 2019 beschlossene Altstadtadring und die Radschnellverbindung dar („Planungen zum Radverkehr“ vom 21.11.2019 der LHM).

Ergänzend zu den bestehenden Radwegen sowie den bereits geplanten bzw. beschlossenen Maßnahmen sind „Pop-up Radwege“ dargestellt. Diese wurden im Frühjahr / Sommer 2020 kurzfristig errichtet. Sie bestanden von April bis Oktober 2020 und sind ebenso im Jahr 2021 wieder errichtet worden. Durch diese temporären Maßnahmen wird auf den im Frühjahr und Sommer steigenden Anteil an Radverkehr reagiert.

Im Radwegesystem bestehen vereinzelte Lücken oder zum Teil geringe Wegebreiten, wodurch der Radverkehr auf die Straße ausweichen muss und somit beeinträchtigt ist. Für einige Lücken bzw. Beeinträchtigungen im Radwegesystem bestehen bereits

Planungen oder Konzepte zur Optimierung, wie beispielsweise rund um den Hauptbahnhof (Masterplan Hauptbahnhof). An anderen Stellen wurden fehlende Radwege bereits ergänzt, wie an der Elisenstraße. Neben kleinteiligen Maßnahmen zur Verbesserung der Radwege, werden der Ausbau des Altstadtadringes sowie die Radschnellwegeverbindung einen großen Beitrag zur Verbesserung des bestehenden Radwegesystems leisten und eine stadtweite Wirkung haben.





Verbindungen ÖPNV, Fuß- und Radverkehr

- |   |   |   |  |
|---|---|---|--|
|  | Bewegungsraum Isar                      |  | Linienverlauf Tram                       |
|  | Fußgängerbereiche, Passagen und Arkaden |  | Linienverlauf S- / U-Bahn (unterirdisch) |
|  | Radweg Bestand                          |   |  |
|  | Radschnellverbindung Planung            |   |  |
|  | Altstadt Radring 2019                   |   |  |
|  | Radweg Planung                          |   |  |
|  | Pop-up Radweg                           |   |  |
|  | Haltestelle S-Bahn                      |   |  |
|  | Haltestelle U-Bahn                      |   |  |
|  | Haltestelle Tram                        |   |  |

## Klima, Lärm und Luft

Das Klima in der Stadt ist im Sommer stark von Überwärmung und auch Trockenheit geprägt. Dies wird sich durch den Klimawandel weiter verstärken. Um eine Überhitzung in Städten zu reduzieren und das Stadtklima zu verbessern, muss die „blau-grüne“ Infrastruktur aus Pflanzen und Wasserflächen ausgebaut werden. Sie trägt zur Verringerung von hohen Temperaturen durch Verschattung und Verdunstung bei.

Daher ist es wichtig, die stadtklimatische Ausgangslage sowie lufthygienisch ungünstige oder überhitzte Belastungsräume herauszuarbeiten und zu analysieren. Somit kann durch entsprechende Maßnahmen zielgerichtet reagiert und ein gesundes Leben in der Innenstadt ermöglicht werden.

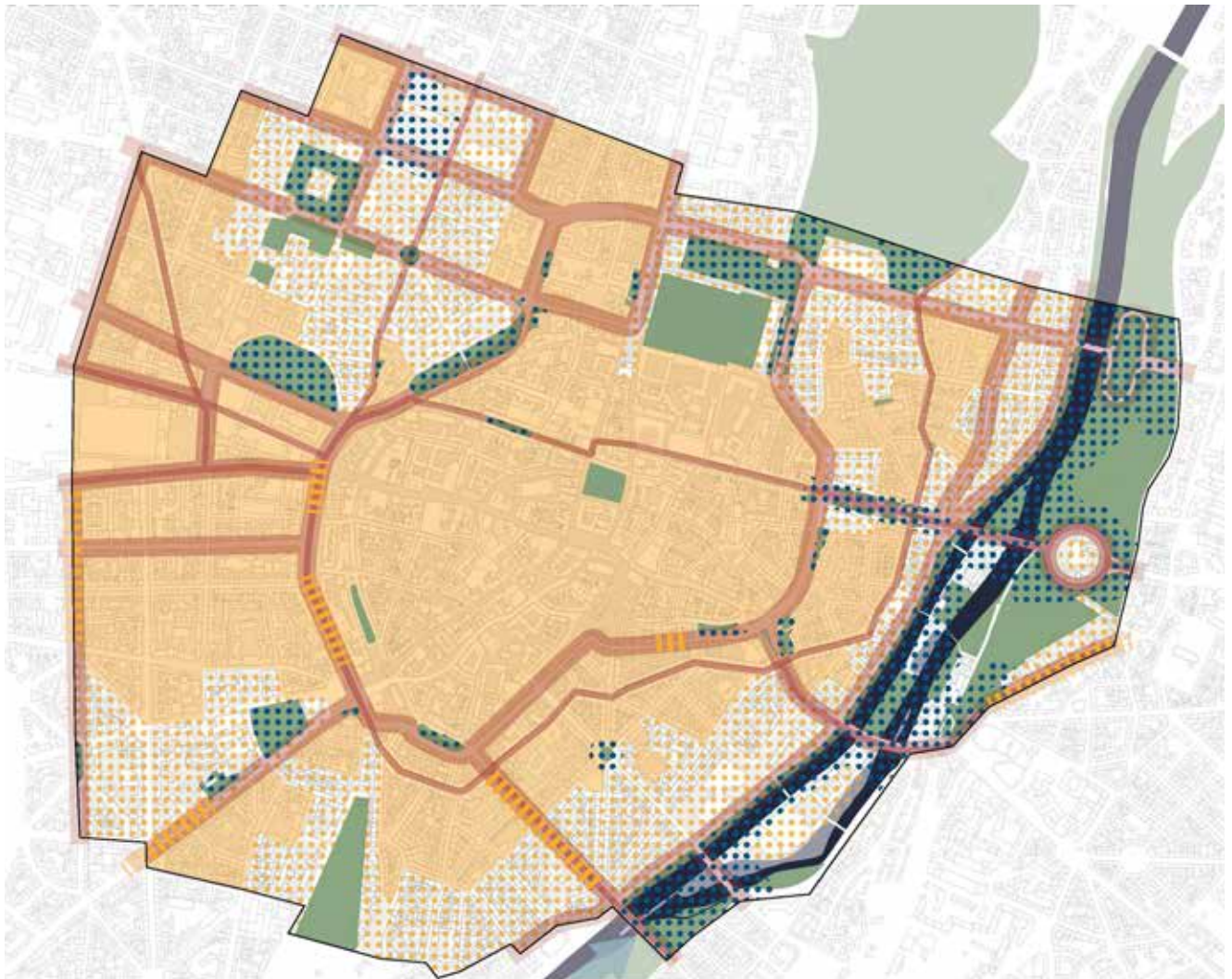
Der positive Effekt von Grünflächen ist in der Stadtklimaanalyse des Referats für Klima- und Umweltschutz erkennbar: Größere Frei- und Grünflächen (z.B. Herzog-Wilhelm-Park, Maximiliansplatz) haben einen hohen Wirkungsgrad auf die Umgebung und bilden klimatische Erholungsinseln im Stadtgefüge. Auch der Marienhof ist als Grünfläche mit sehr hoher bioklimatischer Bedeutung dargestellt, wobei die Fläche derzeit aufgrund der S-Bahn-Baustelle keine klimatisch wirksame Grünfläche bildet. Der naturnahe Raum der Isar als „Blau-Grüne Lunge“ wirkt bis in die benachbarten Stadtbereiche. Insgesamt besteht jedoch in großen Teilen der Innenstadt eine ungünstige bioklimatische Situation, die insbesondere auf die dichte Bebauung, den hohen Anteil an dunklen Verkehrsflächen und den geringen Grünflächenanteil zurückzuführen ist. Bei einer aufgelockerten Bebauung, wie beispielsweise im Klinikviertel oder im Kunstareal, sowie im Wirkungsbereich der Isar ist die bioklimatische Situation etwas besser.

Ebenso hat die starke Flächenversiegelung in der Innenstadt zu einem erhöhten Oberflächenabfluss des Regenwassers geführt, sodass Regenwasser für die Kühlung der Stadt und zur Bewässerung von Pflanzen in Trockenphasen verloren geht. Die Karte der Bodenversiegelung (2019) des Referats für Klima- und Umweltschutz zeigt

den hohen Versiegelungsgrad in der Innenstadt. In der sehr dichten Altstadt und in Teilen der angrenzenden Vorstadt liegt der Versiegelungsgrad pro Baublock überwiegend bei 91 bis 100 Prozent. In den weiteren Teilbereichen beträgt die Versiegelung meist über 70 Prozent. Das Kunstareal ist weniger dicht bebaut und hat daher in Teilbereichen einen Versiegelungsgrad von 31 bis 40 Prozent.

Lärm wirkt sich als Stressfaktor negativ auf die Gesundheit und die Lebensqualität in der Stadt sowie auf die Erholungsfunktion von Grünflächen aus. Luftverschmutzung und Feinstaubbelastung können gesundheitliche Beeinträchtigungen oder gar Schäden hervorrufen. Die Hauptverkehrsstraßen (Altstadtring und Ausfallstraßen) tragen in der Innenstadt zu einer hohen verkehrsbedingten Belastung bei. Dies bezieht sich sowohl auf die Verlärmung als auch auf die Verunreinigung der Luft mit Schadstoffen in den angrenzenden Bereichen. Neben dem Verkehrslärm entstehen im Projektgebiet Lärmemissionen durch Schienenwege der Tram. Gewerbelärm ist im Projektgebiet aufgrund der Nutzungsstruktur weniger relevant. Gastronomische und/oder weitere teils informelle Nutzungen (z.B. Feiern) führen in der Innenstadt zu vereinzelt Lärmquellen.





Klima, Lärm und Luft

- |   |   |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #f4a460; margin-right: 5px;"></span> ungünstige bioklimatische Situation (übernommen aus Stadtklimaanalyse Stadt München, Klima- und immisions-ökologische Funktionen für das Stadtgebiet, 2014)</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #f4a460; border: 1px dotted #f4a460; margin-right: 5px;"></span> weniger günstige bioklimatische Situation (übernommen aus s.o.)</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #4CAF50; margin-right: 5px;"></span> Sehr hohe bioklimatische Bedeutung (übernommen aus s.o.)</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #ADD8E6; border: 1px solid #ADD8E6; margin-right: 5px;"></span> Kaltluftleitbahn (übernommen aus s.o.)</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #FFD700; border: 1px solid #FFD700; margin-right: 5px;"></span> Hohe verkehrsbedingte Lufthygienische Belastung (gemäß 7. Fortschreibung des Luftreinhalteplans von der Regierung von Oberbayern für das Stadtgebiet München)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #A52A2A; border: 1px solid #A52A2A; margin-right: 5px;"></span> Lärm an Hauptverkehrsstraßen (gemäß Lärmkartierung LfU 2017)</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #A52A2A; border: 1px solid #A52A2A; margin-right: 5px;"></span> Lärm an Schienenwegen (gemäß Lärmkartierung LfU 2017)</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #ADD8E6; border: 1px dotted #ADD8E6; margin-right: 5px;"></span> Verlärmte Grünanlage (Hinweis: Die verlärmten Freiräume wurden auf Grundlage der Lärmkarte 2017 des LfU ermittelt. Mit dieser können verlässliche Aussagen zur Lärmbelastung nur für das Umfeld der kartierten Hauptverkehrsstraßen (HVS) getroffen werden. In größerer Entfernung zu den HVS wird die Lärmbelastung unterschätzt. Eine Aussage zu Freiräumen im Nebenstraßennetz ist mit dieser Grundlage nicht möglich.)</li> </ul> |
|---|---|

## Schutzgebiete

In der Altstadt sowie in der Vorstadt bestehen mehrere Schutzgebiete und Denkmäler, die maßgeblich zur Attraktivität und Identität dieser Stadträume sowie zum kulturellen Erbe beitragen. Daher gilt es, in der Planung deren Funktion hervorzuheben und sie gleichzeitig zu erhalten.

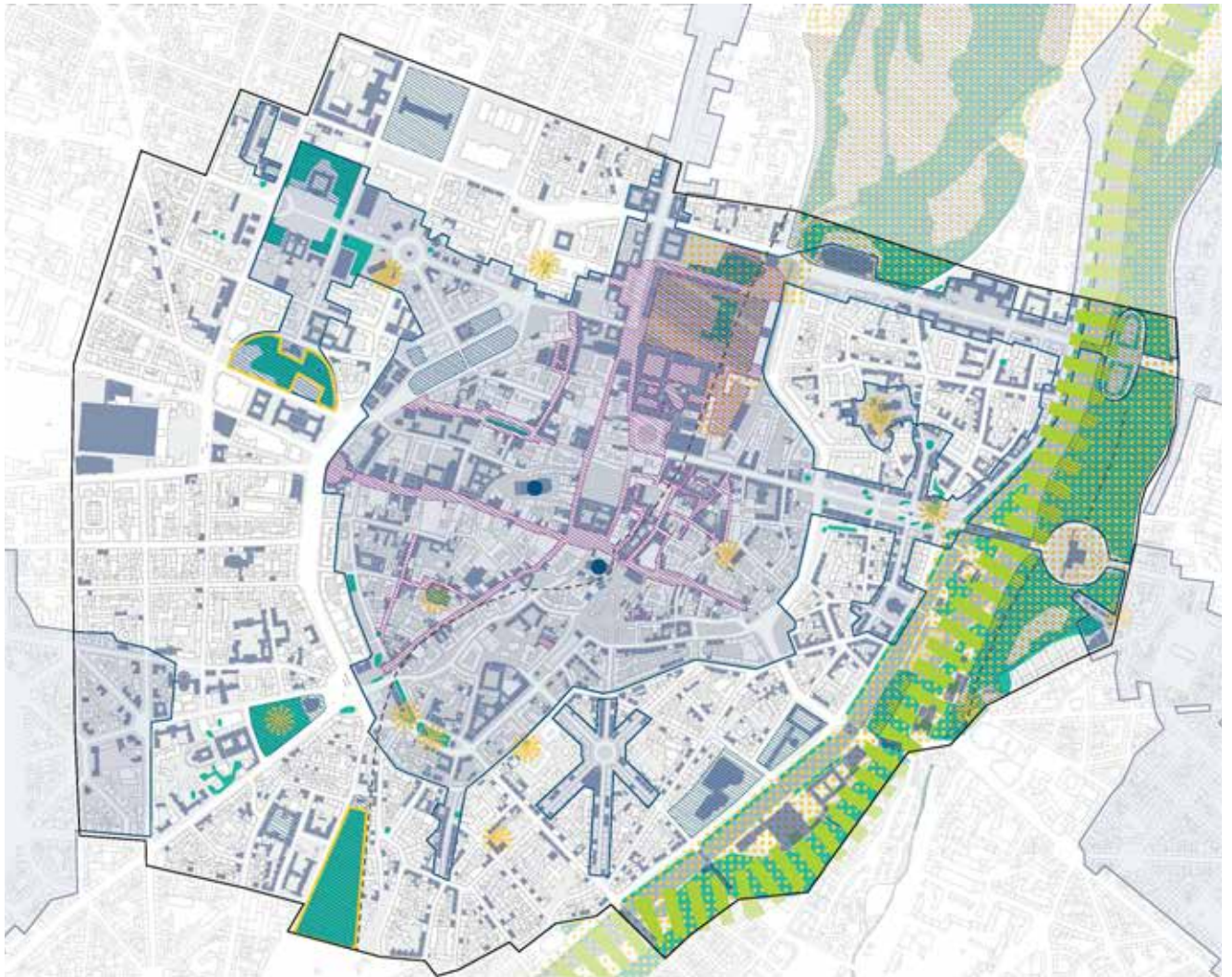
Fast die ganze Altstadt, Bereiche des Lehels und des Kunstareals sowie Straßenzüge um den Gärtnerplatz und die Ludwigstraße liegen im Bereich des denkmalpflegerischen Ensembleschutzes. In der Altstadt und in Teilen der Vorstadt befinden sich zudem viele Einzelbaudenkmäler. Denkmalschutzgebäude sind auch für den Freiraum wichtige Strukturelemente, geben diesem einen Rahmen und prägen somit den Charakter der Freiräume.

Auch im Freiraum bestehen wichtige Baudenkmäler bzw. Gartendenkmäler. Diese sind beispielsweise der Promenadeplatz, der Maximiliansplatz mit Eschenanlagen, der Innenhof Radspieler, der Alte Botanische Garten, der Hofgarten, die Maximiliansanlagen, der Nußbaumpark und der Alte Südliche Friedhof.

Teilweise sind diese Grünflächen auch in der Biotopkartierung des Bayerischen Landesamtes für Umwelt als Biotop erfasst. Auch ortsbildprägende Bäume mit hohem naturschutzfachlichen Wert sind als Naturdenkmäler geschützt.

Der Alte Botanische Garten und der Alte Südliche Friedhof sind geschützte Landschaftsbestandteile. Die Isar mit angrenzenden Grünflächen sowie der Englische Garten sind zudem Landschaftsschutzgebiete. Die Isar ist zusätzlich Teil des regionalen Grünzugs und übernimmt überörtliche Erholungsfunktionen.





Schutzgebiete

- Biotop
- Biotopvernetzung
- Ensembleschutz
- Landschaftsprägendes Denkmal
- Baudenkmäler (Gebäude)
- Baudenkmäler (Grünfläche, Gärten, Denkmal)
- Straßen- und Platzbild mit besonderer Bedeutung (nachrichtlich übernommen)
- Naturdenkmale
- Landschaftsschutzgebiet
- Geschützter Landschaftsbestandteil
- Isarhangkante

## Konflikträume

In der Altstadt und der Vorstadt sind einige gut strukturierte und bedeutende Grün- und Freiräume vorhanden. Gleichzeitig treten negative Einflüsse oder Konflikte auf. Beispielsweise entspricht die große Flächeninanspruchnahme durch den motorisierten Individualverkehr (MIV) teilweise nicht der Bedeutung und dem Potential des Ortes im Stadtgefüge, stellt Barrieren dar oder lässt keinen Raum mehr für andere notwendige Nutzungen.

Um der Komplexität der unterschiedlichen Nutzungs- und Funktionskonflikte zu begegnen, werden im Freiraumquartierskonzept Kriterien entwickelt, anhand derer die unterschiedlichen Bereiche vergleichbar bewertet werden. Je mehr Punkte vergeben werden, desto höher der Nutzungsdruck (Kriterium 1) bzw. desto besser die Bewertung (Kriterium 2, 3 und 4).

Das erste Kriterium bezieht sich auf den *Nutzungsdruck*. Dabei werden sowohl die bestehenden Plätze und Grünflächen sowie der Straßenraum und die Innenhöfe betrachtet. Hier spielt zum einen das Vorhandensein oder Fehlen eines Raums und zum anderen die geschätzte Frequenz eine Rolle. Beispielsweise sind im Südlichen Bahnhofsviertel keine Plätze oder Grünflächen vorhanden, weshalb der Nutzungsdruck hoch eingestuft wurde. In der Altstadt sind zwar viele Plätze und auch Grünflächen vorhanden, dennoch ist der Nutzungsdruck hoch, da hier von einer deutlich höheren Inanspruchnahme der Räume ausgegangen wird. Ebenso bestehen Konflikte hinsichtlich der Nutzungsansprüche, die teils sozialräumlich konfliktbeladen sind, wie die Nutzung des Raumes durch Obdachlose oder durch nächtliches Feiern. Das zweite Kriterium *Durchgrünung* zeigt an, wie hoch der Anteil der Begrünung im Quartier ist. Hierbei werden sowohl Straßenraum- oder Innenhofbegrünungen als auch die Nähe zu größeren Grünflächen berücksichtigt. Das dritte Kriterium *Aufenthalt* bezieht sich auf die Bewertung der allgemeinen Aufenthaltsqualität im Stadtraum. Das heißt, es wurde untersucht, ob Flächen mit hoher Qualität und adäquates Mobiliar vorhanden sind, ebenso ob die Bereiche als sicher

und komfortabel bewertet werden (z.B. Nutzungskonflikte). Das vierte Kriterium bewertet sowohl die *Wege- und Grünvernetzung* innerhalb des Stadtraums als auch mit der Umgebung und zeigt an, ob bereits ein guter Zustand erreicht ist. Hierbei ist sowohl das Vorhandensein von Verbindungen als auch deren Qualität relevant. In vielen Bereichen ist die Wegestruktur vorhanden, die Qualität bzw. der Komfort und die Sicherheit (z.B. Barrieren, Nutzungskonflikte, fehlende Inklusion) jedoch verbesserungsfähig. Die Vernetzung innerhalb der Altstadt ist durch bestehende Fußgängerzonen und das System der Passagen und Arkaden in Teilbereichen bereits gut. Der Altstadtring stellt allerdings eine große Barriere dar, weshalb die Verbindung in die umliegende Stadtbereiche nicht ausreichend ist.

Zusätzlich sind in der Karte die größten Konflikträume und Potentialflächen dargestellt. Dazu gehört der Altstadtring, insbesondere an den Plätzen und Kreuzungsbereichen, die gleichzeitig wichtige Übergangsbereiche zwischen der Altstadt und der Vorstadt darstellen. Hier treffen viele unterschiedliche Nutzungsansprüche und Verkehrsteilnehmende aufeinander. Durch den MIV aber auch durch die Straßenbahngleise entsteht eine Zäsur im örtlichen Freiraumnetz. Gleichzeitig spielen die Plätze der vier ehemaligen Stadttore eine wichtige und identitätsstiftende Rolle für die Gesamtstadt.

Die trennende Wirkung oder fehlende Gestaltung entsprechend der Bedeutung des Stadtraums setzt sich Richtung Isar fort. Insbesondere am Isartorplatz ist der Platz selbst weitläufig und stark vom MIV geprägt, die den Fassaden zugeordneten Bereiche sind fragmentiert sowie nicht als Gesamt- raum Isartorplatz erkennbar und stark von den Emissionen des MIV belastet.

Gleichzeitig bilden diese vom Verkehr dominierten Räume auch große Potentialräume (Maximilianstraße, Erhardtstraße vor den Patentämtern). Hier kann mit einer Umgestaltung bzw. Aufwertung ein wichtiger Baustein im erholungsrelevanten Freiraumnetz gebildet werden. Weitere wichtige Poten-

tialräume in der Altstadt befinden sich am Marienhof (bestehende Planungen für eine neue Grünfläche), am Max-Joseph-Platz oder am Marstall.

Ein wichtiger Potentialraum in der Altstadt, der derzeit auch einen Konfliktraum darstellt, ist die Grünfläche an der Herzog-Wilhelm-Straße. Die Grünfläche ist zu beiden Seiten von Straßen gesäumt. Mit Umplanung der Straßenflächen kann hier eine große zusammenhängende Grünfläche als Erholungsort in der Altstadt entstehen bzw. gestärkt werden. Der Hauptbahnhof mit der Schützenstraße Richtung Karlsplatz stellt einen weiteren Potentialraum dar, da hier die wichtige Verbindung in die Altstadt beginnt und weiter bis zur Isar führt.

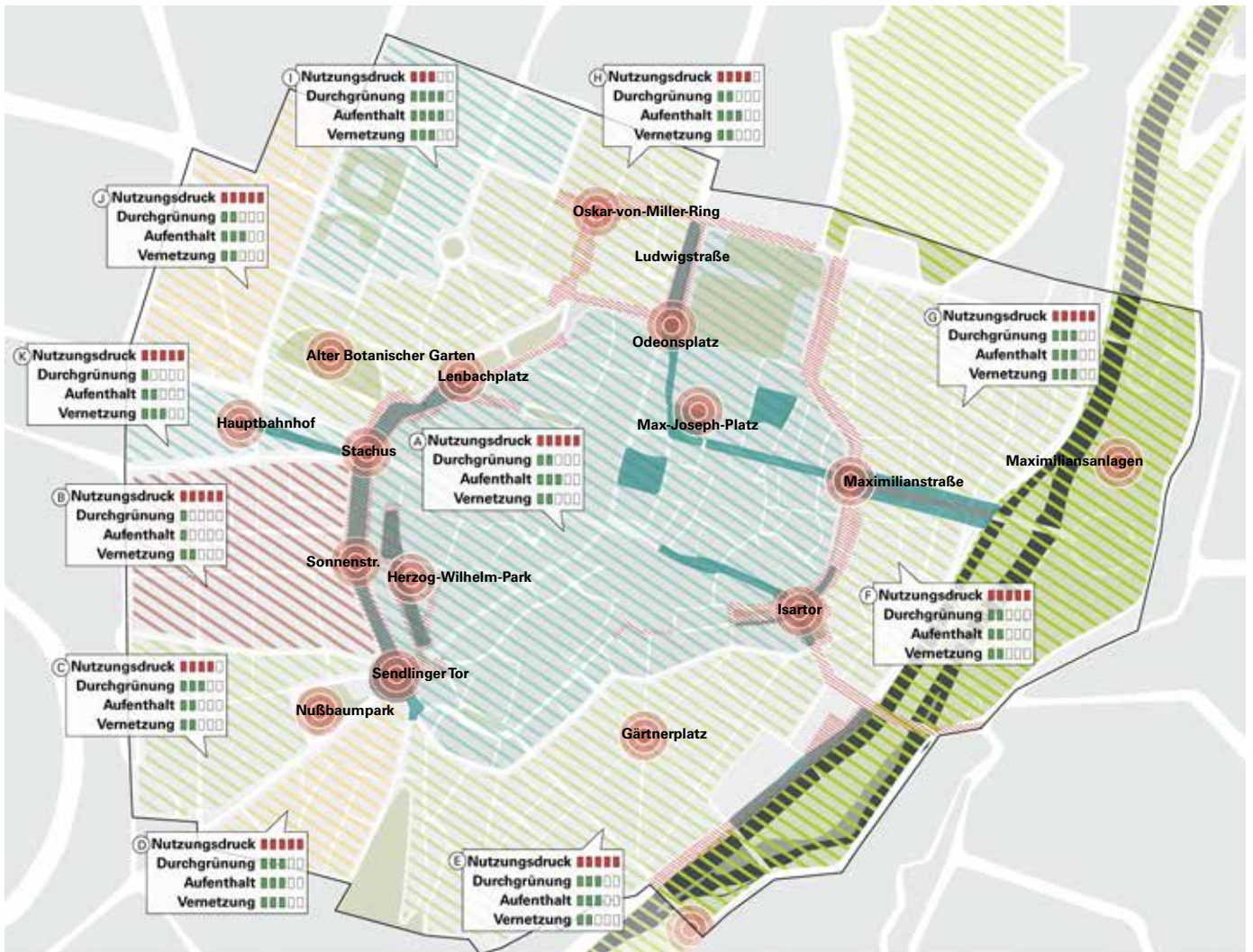
Allgemeine Konflikte bestehen hinsichtlich der ungünstigen Freiflächenversorgung in Teilbereichen (Augustenstraße, Südliches Bahnhofsviertel, Klinikviertel, Hackenviertel, Angerviertel, Graggenau) und durch Lücken im bestehenden Radwegenetz.

Die hohe Dichte und Versiegelung der Innenstadt führt zu einer Aufheizung, die in eine bioklimatisch ungünstige Situation im gesamten Innenstadtbereich mündet.

Durch die hohe Verkehrsbelastung insbesondere des Altstadtrings und der größeren Ausfallstraßen werden besondere prägnante und historische Bereiche wie die Stadttore und angrenzende Grünflächen stark verlärm und verlieren an Aufenthaltsqualität. Ebenso verstärkt die hohe Verkehrsbelastung die Barrierewirkung des Altstadtrings und wirkt als Zäsur.

Allgemein besteht großes Potential hinsichtlich der Umstrukturierung großzügiger Verkehrsräume sowie der Flächen des ruhenden Verkehrs. Diese unter den konkurrierenden Flächenansprüchen neu aufzuteilen, bietet die Möglichkeit, gestalterisch einzugreifen und nachhaltige und resiliente Strukturen zu schaffen, um die Stadt München langfristig attraktiv zu halten.





Konflikträume

- Hauptentwicklungspotential  
Grünfläche, Platz, Boulevard
- Nutzungskonflikt
- Konfliktraum bzw. Wirkungsraum eines Nutzungskonflikts
- Stadtweit bedeutsame Grünanlage
- Stadtteilbedeutsame Grünanlage
- Stadtweit bedeutsamer Stadtbereich mit hohem Handlungsbedarf
- mittlerer Handlungsbedarf
- hoher Handlungsbedarf
- sehr hoher Handlungsbedarf

**A Nutzungsdruck**

**Durchgrünung**

**Aufenthalt**

**Vernetzung**

Wie hoch ist der Nutzungsdruck auf den Freiraum (Grünflächen, Plätze, Straßenraum, Innenhöfe, etc.)?

Wie gut ist die Durchgrünung?

Wie gut ist die Aufenthaltsqualität im Stadtraum?

Wie gut sind die Verbindungen innerhalb des Stadtraums bzw. in die Umgebung? Wie gut ist die Qualität der Verbindungen?

Stadträumliche Einheiten

A - Altstadt	H - Maxvorstadt
B - Bahnhofsviertel	I - Kunstareal
C - Klinikviertel	J - Augustenviertel
D - Isarvorstadt	K - Hauptbahnhof
E - Glockenbachviertel	
F - Lehel	
G - Lehel / Englischer Garten	



# **3 Konzept**



## Planungsprämissen und Leitziele

München wächst, auch in der Altstadt sollen zukünftig mehr Menschen leben. Gleichzeitig bildet die Altstadt gemeinsam mit der Vorstadt den historischen und identitätsstarken Mittelpunkt des gesamten Ballungsraums. Die Folgen des Klimawandels und eine zunehmende Überhitzung der Zentren sowie das sich ändernde Mobilitätsverhalten stellen neue Herausforderungen an die Stadt der Zukunft. Wie kann die Münchner Ortsidentität erhalten und weiterentwickelt werden? Welche Funktionen werden zukünftig in der Innenstadt angesiedelt sein, welche Rolle spielen dabei die Freiräume?

Vor diesem Hintergrund werden im Freiraumquartierskonzept Planungsprämissen aufgestellt und Leitziele erarbeitet. Es gilt, die konkurrierenden Nutzungsansprüche zu ordnen und zu priorisieren, um ein „funktionierendes Ganzes“ zu entwickeln, das die Münchner Identität und Tradition mit neuen Strategien fördert. Freiräume müssen dem wachsenden Nutzungsdruck standhalten und auf Nutzungsänderungen reagieren können, um sich auch zukünftigen Entwicklungen anzupassen. Die hier formulierten Leitziele ersetzen dabei nicht ergänzende Leitziele anderer Konzepte.

Das Maßnahmenschema auf den folgenden Seiten begegnet den derzeit defizitären Ausgangssituationen und Herausforderungen mit der Formulierung eines entsprechenden Leitziels. Als Lösungsansätze werden anschließend allgemeine Hinweise zur Umsetzung formuliert, die sich auch in der Maßnahmenliste des Freiraumquartierskonzeptplans wiederfinden. Weiterhin stellt das Maßnahmenschema der Folgeseite konkrete Bausteine zur Umsetzung dar, die als Hinweise für die Planung verstanden und in Ausschreibungstexte für konkrete Maßnahmen aufgenommen werden sollen.

Das Freiraumquartierskonzept entwickelt damit eine Freiraumvision, die den Aufgaben der Stadt der Zukunft gerecht wird und die zukünftige Entwicklung vorbereitet. Dabei ist das Konzept so offen formuliert, dass es sich zukünftigen Entwicklungen anpassen kann. Stadtplanung ist ein nicht abschließender Prozess.

### Leitziele

#### **KLIMAAANPASSUNG**

Verringerung des Hitzeinseleffekts, Abkühlung, Schwammstadt

#### **ÖKOLOGISCHE AUFWERTUNG**

Biodiversität in der Stadt, Naturraum Isar erhalten, pflegen, weiterentwickeln

#### **FREIRAUMENTWICKLUNG**

Erholungsräume und konsumfreie Aufenthaltsflächen für alle Bevölkerungsgruppen, Verringerung Nutzungsdruck

#### **FREIRAUMVERNETZUNG**

Entwicklung eines zusammenhängenden qualitätsvollen Wege- und Freiraumsystems

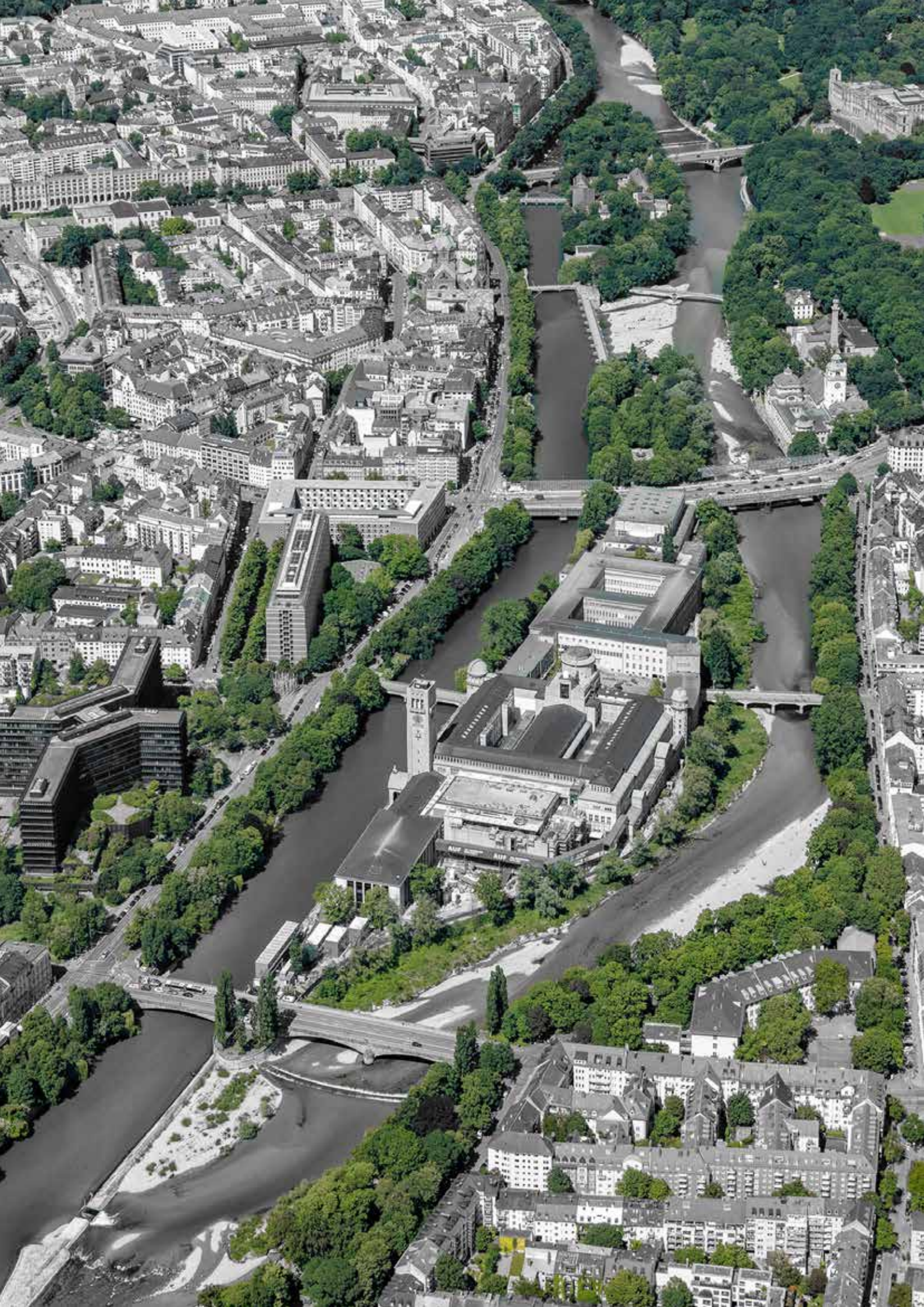
#### **IDENTITÄT**

Stärkung soziokultureller Aspekte (Kultur, Handel, Denkmal)

#### **MULTICODIERTE RÄUME**

Reduktion Nutzungskonflikte, Umwandlung monofunktionaler Flächen, Freiraum für alle Nutzergruppen, Freiraumgerechtigkeit







# Maßnahmenschema: Freiraumquartierskonzept

## Ausgangssituation

**Hitzeinsel Innenstadt  
Versiegelung  
Extremwetterereignisse**

**Defizitäre  
ökologische Qualität**

**Defizitäre  
Erholungsversorgung**

## Leitziele

### KLIMAANPASSUNG

Verringerung des Hitzeinseleffekts,  
Abkühlung, Schwammstadt

### ÖKOLOGISCHE AUFWERTUNG

Biodiversität in der Stadt,  
Naturraum Isar erhalten, pflegen,  
weiterentwickeln

### FREIRAUMENTWICKLUNG

Erholungsräume und konsumfreie Auf-  
enthaltsflächen für alle Bevölkerungs-  
gruppen, Verringerung Nutzungsdruck

## Umsetzung

**Grüne und Blaue Infrastruktur, auto-  
reduzierte Altstadt, Wassermanage-  
ment, Entsiegelung, Entwicklung  
von Grünflächen, Verdunstung, Re-  
genwasserrückhalt / Retention**

**Entsiegelung, Begrünung, Baum-  
pflanzungen, vielfältige Lebens-  
räume schaffen, Arten- und Biotop-  
schutz**

**Entwicklung von neuen Erho-  
lungsflächen, Verbesserung der  
Aufenthaltsqualität, autoreduzierte  
Altstadt**

## Bausteine (Auswahl)

Bäume  
Großbaumstandorte  
(ggf. Spartenverlegung)  
Klimaresiliente Baumarten  
Erhalt von Bestandsbäumen

Grünflächen  
Pflanzflächen und Sträucher

Mobile Begrünung

Dachbegrünung  
Vorgarten- und Innenhofbegrünung  
Fassadenbegrünung

Wasserelemente  
z.B. Wassersprudler, offene Was-  
serflächen, Brunnen, Trinkbrunnen,  
Nebelduschen, Prüfung Öffnung von  
Stadtbächen

Wechselfeuchte Versickerungsflächen /  
Retentionsflächen, Verdunstungsflächen

Baumrigolen

Materialwahl: Albedoeffekt

Freiräume als vielfältige Klimaoasen  
(schattige und sonnige Bereiche)

Schattige Sitzbereiche / Wegeverbin-  
dungen

Berücksichtigung Kaltluftlieferung und  
Durchlüftung

Bäume

Artenreiche Pflanzungen  
(Pflanzflächen und -tröge)

Verwendung heimischer Arten

Anlage von wechselfeuchten  
Standorten

Vorgarten- und Innenhofbegrünung

Dachbegrünung

Fassadenbegrünung

Urban Gardening

Biotope, Landschaftsschutzgebiete,  
geschützte Landschaftsbestandteile  
und Naturdenkmäler erhalten, pflegen  
und weiterentwickeln

Artenschutzmaßnahmen

Öffentlich zugängliche Grün- und Frei-  
flächen schaffen, pflegen, weiterent-  
wickeln und sichern

Schattige und sonnige  
Sport- und Erholungsflächen

Umwandlung von Stellplätzen und  
Verkehrsflächen

Nachbarschaftliche Erholungsflächen  
(Mikroplätze, Innenhöfe)

Kleinteilige Spielangebote  
Spiel-, Sport- und Bewegungsangebote  
für alle Altersstufen

Schattige Sitzbereiche  
(Bank und Baum)

Sonnige Aufenthaltsbereiche

Aufenthaltsbereiche für ältere  
Menschen

Familienfreundliche Freiflächen (Spiel-  
und Sportangebote kombinieren)

Aufenthaltsbereiche für Jugendliche

Inklusion, Barrierenfreiheit, Sicherheit

Lichtkonzept

**Fehlende Freiraumvernetzung  
Unzureichende Qualität der Verbindungen**

**Strukturwandel  
der Innenstadt**

**Nutzungskonflikte  
Flächenkonkurrenz öffentlicher  
Raum**

**FREIRAUMVERNETZUNG**

Entwicklung eines zusammenhängenden qualitätsvollen Wege- und Freiraumsystems

**IDENTITÄT**

Stärkung soziokultureller Aspekte (Kultur, Handel, Denkmal)

**MULTICODIERTE RÄUME**

Reduktion Nutzungskonflikte, Umwandlung monofunktionaler Flächen, Freiraum für alle Nutzergruppen, Freiraumgerechtigkeit

**Autoreduzierte Altstadt, Verkehrsberuhigung, Priorisierung Fußgänger\*innen, Ausbau, Erweiterung und Begrünung von Rad- und Fußwegeverbindungen, Schaffung kleinteiliger Freiraumstrukturen**

**Stärkung von spezifischen Orten, Berücksichtigung des historischen Bestands und Besonderheiten des Ortes (Altstadtensemble, Historisches Grün, Isarraum, Stadtbäche)**

**Autoreduzierte Altstadt, Verkehrsberuhigung, Umwandlung von Stellplätzen und Verkehrsflächen, Schaffung konfliktarmer Räume**

Straßen, Plätze, Gassen, Passagen, Arkaden und Innenhöfe als zusammenhängendes System öffentlich zugänglicher Räume

Stärkung Innenhöfe, Arkaden, Passagen

Multifunktionale Flächen (Clusterung von Nutzungsansprüchen zur Entzerrung von Nutzungskonflikten)

Umwandlung von Stellplätzen und Verkehrsflächen zu grünen Wegen und Freiräumen

Identitätsgebende Gestaltung in der Altstadt (Materialität, Ausstattung, Begrünung)

Ausbau Fußverkehr

Inklusive und barrierefreie Gestaltung

Historisches Grün erhalten, pflegen und weiterentwickeln

Ausbau Radverkehr

Ausbau und Verbreiterung von Radwegen

Zierbeete  
Grüne Vorgartenbereiche

Bäume und Pflanzbereiche

Schattige Wegeverbindungen (Großbaumstandorte, Alleen, Bestandsbäume)

Stärkung Bezug Isar

Robuste Freiräume für besondere kulturelle Ereignisse

Reduktion von Barrieren und Ausbau von Querungsmöglichkeiten

Boulevards  
Alleen, Einzelbaumpflanzungen

Aufenthaltsflächen in nicht störungsempfindlichen Bereichen (Lärm)

Sitzmöglichkeiten, Rastmöglichkeiten

(Kulturelle) Zwischen- und Wechselnutzungen

Jugendspiel und Treffpunkte, Sport

Stärkung Blickachsen

Zwischen- und Wechselnutzung, elastic space

Offenlegung westlicher Stadtgraben

Lärmschutz

Ablesbarkeit der unterschiedlichen historischen Schichten in der Gestaltung (z.B. Bodenbeläge)

Unterhaltsmaßnahmen

Lichtkonzept  
Anspruchsvolle Gestaltung des Mobiliars (z.B. Schirme ohne Werbung)

Bündelung bzw. Differenzierung von Nutzungsansprüchen

Abgleich mit Denkmal- und Ensembleschutz

Öffentlich zugängliche Freiflächen schaffen und weiterentwickeln

Gartendenkmalpflegerische Zielplanung im Einzelfall

Sicherheitsaspekte, Lichtkonzept frühzeitig in Planung integrieren

Bürger\*innenbeteiligung, Nutzer\*innenbeteiligung

## Stadträume

### Unterschiede zwischen Altstadt und Vorstadt

Neben der Entwicklung von Planungsprämissen, Leitzielen und Hinweisen zur Umsetzung gilt es, die besondere städtebauliche Struktur von München herauszuarbeiten und in der Planung zu berücksichtigen.

Die Keimzelle von München liegt im innersten Altstadt kern, der im 12. Jahrhundert von einer Stadtmauer umschlossen war. Weitere Stadterweiterungen erfolgten bis zum 17. Jahrhundert und umfassen viele historisch bedeutsame und identitätsprägende Bauten, die von einer weiteren Stadtmauer umgeben waren. Diese historisch besonders bedeutsamen Bereiche wurden im Zuge der Schleifung der Stadtbefestigung mit der Errichtung der Residenz und zahlreicher weiterer Bauten entlang des Altstadt rings ergänzt. Dieser Altstadtbereich ist historisch besonders bedeutsam und durch die vielen öffentlich zugänglichen Bereiche (Passagen, Arkaden, Gassen, Plätze und Höfe) von besonderem Charakter. Ebenso sind in der Altstadt viele zentrale Funktionen des öffentlichen Lebens sowie neben einer Wohnnutzung zahlreiche Arbeitsplätze und übergeordnete Handelsstandorte angesiedelt.

Die Altstadt ist durch den Altstadtring von der Vorstadt getrennt. Gleichzeitig übernimmt der Altstadtring als Raum wichtige Vernetzungsfunktionen und bildet den Übergang zwischen der Altstadt und den angrenzenden Siedlungsbereichen.

Die Vorstadt ist vorrangig von einer Wohnnutzung und einer typischen Blockstruktur mit Wohn- und Gewerbehöfen geprägt. Entlang des Altstadtrings und den daran angrenzenden Bereichen sind jedoch vermehrt gewerbliche, gastronomische und einzelhandelsorientierte Nutzungen vorhanden. Besondere Magnetwirkung hat das Kunstareal, der Hauptbahnhof dient als überregional bedeutsamer Ankunftsort in der Innenstadt.

Die einzelnen Quartiere sind eingangs im Kapitel Projektgebiet genauer beschrieben. Die Quartiere der Vorstadt

bilden einen heterogenen Kranz um die Altstadt. Die der Isar zugewandten Quartiere sind durch ihre Nähe zum übergeordneten Erholungsraum am Fluss geprägt, das Lehel zusätzlich von der Nähe zum Englischen Garten. Das Quartier am Alten Südlichen Friedhof und das Klinikviertel sind von den großzügigen Bauten der Kliniken, das Klinikviertel auch von den herrschaftlichen Gebäuden der Ludwigsvorstadt gekennzeichnet. Die Quartiere rund um den Hauptbahnhof sind durch die Nutzungen und die Geschäftigkeit des Bahnhofs beeinflusst, im südlichen Bahnhofsviertel besteht dabei ein größeres Defizit an erholungsrelevanten Aufenthaltsorten. Das Kunstareal bildet zusammen mit den großmaßstäblichen Universitätsgebäuden einen eigenen Charakter, hier tritt die Wohnnutzung in den Quartieren eher in den Hintergrund, die Grünausstattung ist durch die großen Freiflächen der Museen gut.

Um diesen unterschiedlichen Typologien und auch Anforderungen in der Altstadt und der Vorstadt gerecht zu werden, werden im Konzept bei übergeordneten Maßnahmen teils zwischen Altstadt und Vorstadt unterschieden sowie in den Teilkarten jeweils passende Maßnahmen formuliert.





Charaktere im Projektgebiet

- Altstadt
- Glockenbach und Gärtnerplatz
- Lehel und Englischer Garten
- Am Alten Südlichen Friedhof
- Klinikviertel
- Kunstareal
- Schönfeldviertel, Universitätsviertel
- Südliches Bahnhofsviertel
- Augustenstraße
- Hauptbahnhof
- Erholungsraum Isar, wichtige Grünflächen

## Konzept

Das Freiraumquartierskonzept entwickelt ein grünes Netz über die Münchner Innenstadt, das aus unterschiedlichen Elementen besteht und unterschiedlich stark eingreift. Ziel ist es, die formulierten Leitziele und Handlungshinweise zu verorten und in ein gesamtträumliches Bild zu übersetzen. Ziel des Konzeptes und der dabei enthaltenen großen und kleinteiligen Freiraumentwicklungen ist es, auch dem Nutzungsdruck, der auf vielen bestehenden Plätzen und Grünflächen besteht, entgegenzuwirken und Konflikte zu vermeiden.

Vor dem Hintergrund des Klimawandels ist eine klimaresiliente und nachhaltige Planung besonders im dicht bebauten Siedlungskontext wichtig und bei laufenden und zukünftigen Planungen in den Fokus zu rücken. Gleichzeitig müssen jedoch weiterhin unterschiedliche Nutzungsansprüche und Funktionen der Altstadt sowie der Vorstadt berücksichtigt werden. Die Münchner Altstadt ist stark durch Bau- und Gartendenkmäler und das Altstadtensemble geprägt. Daher gilt es, einen bewussten und gut durchdachten Umgang mit dem Denkmalschutz und damit in Zusammenhang stehenden Querschnittsthemen vor dem Hintergrund des Klimawandels zu finden. Es sind differenzierte Lösungen für die Stadtgestalt, Aufenthaltsqualität und Klimaanpassung mit Berücksichtigung der historischen Aspekte zu erarbeiten (resiliente Residenzstadt).

Im Konzept finden sich besondere Handlungsschwerpunkte entlang des wichtigen Vernetzungsbereichs Altstadttring, der zukünftig klimaresilient entwickelt und wichtige freiräumliche Vernetzungsfunktionen übernehmen soll. Diese Maßnahme wirkt über ihren eigentlichen Umgriff hinaus, indem sie das historische Erbe aufgreift und neue Bezüge und Verbindungen schafft.

Weiterhin sollen die einzelnen Zugänge zur Altstadt gestärkt und die bestehenden Qualitäten der Orte wie die historische Bausubstanz, Blickbeziehungen und Wegebezüge herausgearbeitet werden. Dies ist beispielsweise bei der Anbindung des Kunstareals über die Max-Joseph-Straße zum Maxtor in die

Prannerstraße relevant. Der südliche Altstadttring bildet bereits einen fließenden Übergang zwischen Sendlinger Tor und Isartor, hier ist sicherzustellen, dass wichtige Übergänge, wie die Reichenbachstraße zum Viktualienmarkt, für die Fuß- und Radwegebeziehungen komfortabler gestaltet werden.

Eine weitere Kernaussage ist der Umgang mit den Straßen innerhalb der Altstadt. Ziel ist es, eine Netzstruktur zu etablieren, die maßgeblich die Fußgängerin und den Fußgänger vor anderen Verkehrsteilnehmer\*innen priorisiert und durch die Begrünung und Aufwertung bestehender Flächen das große freiräumliche Potential der Altstadtgassen und -straßen aktiviert. Der historische Kern (Heinrichstadt) soll in der Gestaltung herausgearbeitet und durch Materialwechsel o.ä. sichtbar gemacht werden.

In der Münchner Innenstadt gilt es, den Fuß- und Radverkehr allgemein zu stärken, bestehende Wegeführungen auszubauen und neue Verbindungen zu schaffen. Dazu gehört auch die Stärkung der grünen Infrastruktur (insbesondere Baumstandorte), um eine allgemein gute Erholungsversorgung zu sichern. Ebenso gehören in der Innenstadt Begrünungsmaßnahmen im privaten Bereich zu den notwendigen Maßnahmen, um die Versorgungsgerechtigkeit herzustellen. Dabei bieten die Innenhöfe, vor allem in der Vorstadt großes Potential, wichtige nachbarschaftliche Begegnungsorte zu schaffen und zur Abkühlung beizutragen. In der Altstadt waren die innenliegenden Bereiche früher häufig als Gärten angelegt und begrünt. Nachdem viele Innenhöfe nachverdichtet wurden, besteht nicht immer das Potential, hier Grün zu entwickeln. Deshalb ist es umso wichtiger, den öffentlichen Raum mit seinen Straßen und Plätzen zu begrünen, um dies zu kompensieren.

Wichtig ist, sowohl in der Vorstadt als auch in der Altstadt familienfreundliche, barrierefreie, geschlechtergerechte, dem Gedanken der Inklusion entsprechende und sichere Verbindungen, Freiräume und Spiel- und Sportmöglichkeiten (formelle und informelle) für alle Altersgruppen zu bieten. Insbe-

sondere ist dabei die Perspektive von Kindern, Jugendlichen und von älteren Menschen einzunehmen. Freiräume sind Orte der Begegnung und der Integration.
















Die Typologien Grünflächen, Plätze und Boulevards sowie Mikroplätze bilden die maßgeblichen Freiraumstrukturen des Konzeptes. In der nebenstehenden Karte sind die wichtigsten Impulsprojekte dargestellt, dazu gehören insbesondere die Umgestaltung der Sonnenstraße zum Boulevard und die Erweiterung des Parks im Bereich der Herzog-Wilhelm-Straße als wichtiger Baustein in der Erholungsvorsorge. Das Tal soll als Platzraum bzw. Boulevard entsprechend seiner Bedeutung als Baustein der übergeordneten Verbindung Hauptbahnhof - Isar gestaltet werden. Die Erhardtstraße soll in Teilen umgestaltet und als Isarterrasse und Platzraum bzw. Boulevard gestaltet werden, um den Bezug zur Isar zu erhöhen und auch den Nutzungsdruck vom Gärtnerplatz zu nehmen. Lärmintensive Freizeitnutzungen, wie nächtliches Feiern könnten so in einen Bereich verlagert werden, der demgegenüber unempfindlich ist, da hier keine Wohnnutzung unmittelbar angrenzt.

Um das gartenhistorische Erbe zu schützen und ihm mit seinen Ansprüchen und Bezügen gerecht zu werden, wird empfohlen, für die bestehenden historischen Grünflächen sowie Platz- und Straßenräume mit besonderer Bedeutung eine gartendenkmalpflegerische Zielplanung zu erstellen.

Auch die Sicherheit im Freiraum ist ein wichtiges Thema, weshalb das Ziel einer bestmöglichen objektiven Sicherheitslage und das Vermeiden von Angsträumen schon früh in die Planungen einbezogen werden sollten, um diese Aspekte gut in die Gestaltung zu integrieren. Ziel ist es, dass alle sich in ihrem Arbeits- und Lebensumfeld aber auch in ihrer subjektiven Wahrnehmung sicher fühlen und möglichst frei entfalten können. Auch die städtebauliche Kriminalprävention hat die Sicherheit im Freiraum im Blick und zielt darauf ab, den öffentlichen Raum so zu formen, dass die Möglichkeit einer Vielfalt an Nutzungsarten durch eine



Konzept

-  Impulsprojekt Grünfläche
-  Impulsprojekt Boulevard
-  Wichtiger Entwicklungsraum Grünfläche
-  Wichtiger Entwicklungsraum Boulevard
-  Wichtiger Entwicklungsraum Platz
-  Wichtiger Entwicklungsraum Mikroplatz
-  Hauptzugang Altstadt stärken
-  Wichtige Verbindung stärken
-  Fließender Übergang Altstadt - Vorstadt
-  Bestehende Grünflächen erhalten, pflegen und weiterentwickeln
-  Altstadtring als Verbindungs- und Aufenthaltsraum
-  Alleengürtel Altstadtring
-  Netzstruktur Altstadt: Priorisierung des fußläufigen Wegenetzes, Begrünung und Aufwertung des öffentlichen Raums unter Berücksichtigung der historischen Bezüge
-  Herausarbeiten des historischen Altstadt-kerns Heinrichstadt (z.B. durch Bodenbeläge, Gestaltung)
-  Vorstadt: Stärkung Fuß- und Radverkehr, Begrünungsmaßnahmen (auch Innenhöfe und Dachflächen)

Vielzahl an Nutzungsgruppen gegeben ist um die soziale Kontrolle zu erhöhen. Dabei muss, um einen höchstmöglichen Grad an Sicherheit auch vor Verkehrsunfällen oder sogenannten „Überfahrtaten“ zu gewährleisten, dieses Thema bereits in der Planungsphase mitbetrachtet werden und mögliche Schutzmaßnahmen getroffen und Sicherheitslücken geschlossen werden. Dazu kann eine beabsichtigte barrierebildende Freiraumausstattung (z.B. Pflanzungen, Mobiliar) einen wichtigen Beitrag leisten.

Ziel ist es, alle Einzelbausteine in ein zusammenhängendes räumliches System zu überführen, das eine ortstypische, nachhaltige, klimaresiliente, ökologische und lebenswerte Entwicklung der Münchner Innenstadt und Altstadt sichert.







# Maßnahmenplan

## Maßnahmen

- Neugestaltung Platz und Boulevard
- Neugestaltung Mikroplatz
- Neugestaltung Grünfläche
- + + + Erhalt, Pflege und ggf. Aufwertung
- Umgestaltung und Aufwertung
- Prüfung eines öffentlichen Zugangs mit Aufenthaltsfunktion von Innenhöfen
- Priorisierung Fußgänger\*innen
- Öffentlicher Straßenraum in der Altstadt als autoreduzierte Bewegungsfläche
- Schrittweise Begrünung und Freiraumentwicklung des Altstadtrings bei Reduzierung der MIV-Spuren
- Umstrukturierung des öffentlichen Straßenraums in der Vorstadt mit Begrünung, Reduzierung von Stellplätzen und reduzierter Geschwindigkeit
- Ausbau / Neubau Radinfrastruktur
- Vervollständigen mehrreihige Allee Sonnenstraße nach historischem Vorbild
- Nachpflanzungen im Altstadtring
- Grüne Infrastruktur im Straßenraum der Altstadt mit hoher Dringlichkeit (unter Berücksichtigung historischer Bezüge)
- Punktuelle Grüne Infrastruktur in der Altstadt (unter Berücksichtigung historischer Bezüge)
- Grüne Infrastruktur im Straßenraum der Vorstadt mit hoher Dringlichkeit
- Grüne Infrastruktur im Straßenraum der Vorstadt mit mittlerer Dringlichkeit
- Öffnung und Ausblick
- Historische Strukturen der 1. Stadtmauer und der 2. Stadtmauer berücksichtigen



Maßnahmen/ Projekte (Nummerierung siehe folgende Seiten)



Räumlichen Zusammenhang mehrerer Maßnahmen beachten

## Bestand

- Platz und Boulevard
- Mikroplatz
- Grünfläche, Park, wichtige Begrünung
- Begrünte Innenhöfe
- Passagen und Arkaden
- Brunnen groß / klein
- Gebäude mit öffentlicher und / oder bedeutender Funktion im Stadtgefüge
- Bestandsbäume



Maßnahmenplan, o.M.





# Maßnahmenliste

## Eingangsbereiche:

(Schnittstelle Altstadt / Vorstadt)

- Umstrukturierung und Neugestaltung Altstadttring: schrittweise Reduzierung der MIV-Spuren, Platz für ÖPNV, Erhöhung der Freiraumqualität, Integration grüner Infrastruktur, breite Radwege gem. Radentscheid, Radschnellweg zw. Lenbachplatz und Ludwigsstraße:
- \* a1: Abschnitt Sonnenstraße (Karlsplatz bis Sendlinger-Tor-Platz): Klimaterrasse, Entsiegelung, Integration grüner und blauer Infrastruktur, Vervollständigen mehrreihiger Allee nach historischem Vorbild
- \* a2: Abschnitt Karlsplatz bis Lenbachplatz mit Anbindung an Schützenstraße, Alten Botanischen Garten und Lenbachplatz
- \* a3: Abschnitt Maximiliansplatz (nördlich Effner Park, Lenbachplatz bis Platz der Opfer des Nationalsozialismus)
- \* a4: Abschnitt Blumenstraße (Stadtsparkasse)
- \* a5: Abschnitt Blumenstraße (Grünanlage)
- \* a6: Abschnitt Isartorplatz mit Frauenstraße und Teilbereich Thomas-Wimmer-Ring
- a7: Stärkung der Verbindung Altstadt-Kunstareal, Priorisierung Fußgänger\*innen, Integration grüne Infrastruktur
- a8: Neugestaltung Lenbachplatz mit Aufenthaltsfunktion am Wittelsbacher Brunnen
- a9: Fußgängerbereich Max-Joseph-Straße (zwischen Effner Park) mit Qualifizierung der Querung des Maximiliansplatz Richtung Altstadt
- a10: Neugestaltung und Aufwertung Isartorplatz (Platz und Grünanlage): Erweiterung der Grünanlage mit Definition des Stadtraumes, Entsiegelung, Erhöhung der Freiraumqualitäten und Integration blauer Infrastruktur
- a11: Neugestaltung Sendlinger-Tor-Platz mit Anschluss an die Altstadt, Priorisierung Fußgänger\*innen, Entsiegelung
- a12: Qualifizierung Querung Von-der-Tann-Straße zwischen Englischem Garten und Finanzgarten
- a13: Verknüpfung Finanzgarten und Hahnenstraße mit Priorisierung der Fußgänger\*innen in der Hahnenstraße als Verbindung zum Schönfeldpark

Übergreifende Maßnahme: Baumpflanzungen am Altstadttring ergänzen (siehe Maßnahmenplan "mehrrheilige Allee Sonnenstraße" und "Nachpflanzungen im Altstadttring")

## Altstadt:

- b1: Einrichtung Fußgängerzone Herzog-Wilhelm-Straße, Erweiterung und Neugestaltung Herzog-Wilhelm-Park mit Stadtbach als wichtiges Wasserelement, Begrünung und Entsiegelung, Aufwertung Mikroplatz Herzogspitalstraße und Mikroplatz Herzog-Wilhelm-Straße / Kreuzstraße in Planung integrieren
- b2: Neugestaltung "Hackenplatz" (zwei Mikroplätze) an der Brunnstraße in Verbindung mit Fußgängerbereich Hakenstraße und Hermann-Sack-Straße, Integration grüner

Infrastruktur

- b3: Erweiterung und Neugestaltung Mikroplatz Oberanger
- b4: Städtebauliche und freiräumliche Entwicklung Georg-Kronawitter-Platz in Verbindung mit Fußgängerbereichen Fürstenfelder Straße und Färbergraben (Maßnahmen b24 und b41)
- b5: Ausweitung der Fußgängerbereiche am Rindermarkt
- b6: Stärkung Fußgängerbereich Prälat-Zistl-Straße mit Corneliusstraße (bis Blumenstraße)
- b7: Stärkung Fußgängerbereich Rosental
- b8: Umgestaltung und Aufwertung der Straße Viktualienmarkt, barrierefreie Gestaltung, Integration grüne Infrastruktur
- b9: Kurzfristige Umstrukturierung und Aufwertung des Tals und langfristige Entwicklung als Fußgängerbereich Integration mit blauer Infrastruktur (nach Abschluss der Bauarbeiten an der Stammstrecke)
- b10: Herstellung Fußgängerbereich Westenriederstraße + Zwingerstraße in Verbindung mit Isartor, grüne Infrastruktur integrieren
- b11: Neugestaltung Kreuzungsbereich Hochbrückenstraße, Ausbildung von Mikroplatz, grüne Infrastruktur integrieren v.a. Richtung Herrnstraße (Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2018 einbeziehen, Anm.: Nachtrag 02.09. Hochbrückenstraße auf Höhe des Spielplatzes in-zwischen dauerhaft gesperrt)
- b12: Herstellung Fußgängerbereich Dürnbräugasse, Rückbau Straßenraum und barrierefreie Gestaltung
- b13: Priorisierung Fußgänger\*innen Sparkassenstraße, Integration grüne Infrastruktur, wichtige Radwegeverbindung
- b14: Erweiterung und Neugestaltung des Mikroplatzes Wolfsbrunnen / Am Kosttor
- b15: Wiederherstellung und Neugestaltung Marienhof als Grünflächen mit Baumpflanzungen und Ausweitung der Fußgängerbereiche
- b16: Priorisierung Fußgänger\*innen und Baumpflanzungen in der Maximilianstraße nach historischem Vorbild
- b17: Neugestaltung und Aufwertung Max-Joseph-Platz: Erhöhung der Aufenthaltsfunktion, Reduzierung der Verkehrsfläche und Integration blauer Infrastruktur, Berücksichtigung des Denkmalschutzes und ursprünglicher Planungsintentionen
- b18: Umgestaltung, Aufwertung und Begrünung, Entsiegelung Marstallplatz: Erhöhung der Freiraumqualitäten und Integration grüner und blauer Infrastruktur
- b19: Verbesserung der Aufenthaltsqualität in der Prannerstraße, Integration grüner Infrastruktur
- b20: Boulevard Ludwigsstraße mit Odeonsplatz: fußgänger- und fahrradfreundliche Neugestaltung, Integration grüne Infrastruktur
- b21: Neugestaltung Galeriestraße zwischen Hof- und Finanzgarten als grüner Aufenthalts- und Verbindungsbe-reich
- b22: Herstellung Fußgängerbereich Fürstenfelder Straße
- b23: Herstellung Fußgängerbereich Kreuzstraße in Verbindung mit Herzog-Wilhelm-Straße (Maßnahme b1), Integration grüner Infrastruktur
- b24: Herstellung Fußgängerbereich Färbergraben



- b25: Prüfung öffentlicher Zugang mit Aufenthaltsfunktion Innenhöfe Alte Akademie
  - b26: Prüfung öffentlicher Zugang mit Aufenthaltsfunktion Innenhof Erzbistum
  - b27: Prüfung öffentlicher Zugang mit Aufenthaltsfunktion Innenhof bei Theatinerkirche
  - b28: Prüfung öffentlicher Zugang mit Aufenthaltsfunktion Innenhof Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege
  - b29: Prüfung öffentlicher Zugang mit Aufenthaltsfunktion Innenhöfe Städtische Behörde (Referat für Stadtplanung und Bauordnung)
  - b30: Prüfung öffentlicher Zugang mit Aufenthaltsfunktion aller Innenhöfe Rathaus
  - b31: Prüfung öffentlicher Zugang mit Aufenthaltsfunktion Innenhof Pädagogisches Institut
  - b32: Prüfung weiterer Zugang Innenhof Residenz (Apothekerhof) über Herkulesaal zur Stärkung der Verbindung mit Hofgarten und Residenz
  - b33: Prüfung öffentlicher Zugang mit Aufenthaltsfunktion Innenhof Städtische Behörde (Stadtkämmerei Stadtkasse und Steueramt)
  - b34: Prüfung öffentlicher Zugang mit Aufenthaltsfunktion Innenhof Städtische Behörde (Referat für Arbeit und Wirtschaft)
  - b35: Prüfung Öffnung Schulhof (Städtische Salvator-Realschule) zur außerschulischen Nutzung außerhalb der Schulöffnungszeiten
  - b36: Prüfung Öffnung Schulhof (Theresia-Gerhardinger-Gymnasium) zur außerschulischen Nutzung außerhalb der Schulöffnungszeiten
  - b37: Prüfung öffentlicher Zugang mit Aufenthaltsfunktion Innenhof Oberanger 31-33
  - b38: Prüfung öffentlicher Zugang mit Aufenthaltsfunktion Innenhof Designschule / Feuerwehr: Reduzierung der Stellplätze und Erhöhung der Begrünung
  - b39: Herstellung Fußgängerbereich Brienner Straße, Integration grüner Infrastruktur
  - b40: Herstellung Fußgängerbereich Amiraplatz / Salvatorplatz
  - b41: Erweiterung Fußgängerbereich Löwengrube mit Maxburgstraße
- Übergreifende Maßnahme: Autoreduzierte Altstadt  
Neugestaltung und Umstrukturierung des öffentlichen Straßenraums, Potential für den Freiraum

#### **Vorstadt:**

- c1: Priorisierung Fußgänger\*innen in der Max-Joseph-Straße, Umgestaltung mit Integration grüner Infrastruktur und Stärkung des historischen Vorgartenbereichs
- c2: Aufwertung Wiese Pinakothek der Moderne
- c3: Barrierefreie Querung am Königsplatz ermöglichen (Priorisierung Fußgänger\*innen), Umstrukturierung Wegeführung am Königsplatz für den Radverkehr (gem. Radentscheid, v.a. im westlichen Kreuzungsbereich)
- c4: Priorisierung Fußgänger\*innen Zweibrückenstraße und Ludwigsbrücke und Ausbau der Radwege, Stärkung der Verbindung Isartorplatz und Isar bis Haidhausen
- c5: Stärkung Fußgängerbereich, Neugestaltung Kunstboulevard Arcisstraße und Katharina-von-Bora-Straße, Integration grüner Infrastruktur v.a. an Katharina-von-Bora-Straße
- c6: Neugestaltung und Erweiterung Auftakt Englischer Garten am Parkplatz Haus der Kunst, Entsiegelung und Begrünung
- c7: Qualifizierung Querung Prinzregentenstraße zum Englischen Garten / Surferwelle
- c8: Herstellung Mikroplatz an der Pilotystraße (am Wendehammer)
- c9: Neugestaltung Barer Straße zwischen Pinakothek der Moderne und Alter Pinakothek
- c10: Priorisierung Fußgänger\*innen, Reduzierung Stellplätze, Erhöhung der Freiraumqualitäten, Ergänzung Baumbestand nach historischem Vorbild, Maximilianstraße / Maximiliansforum als repräsentative Flaniermeile
- c11: Priorisierung Fußgänger\*innen am Karolinenplatz
- c12: Fußgängerbereich mit Aufenthaltsfunktion am südlichen Mariannenplatz
- c13: Priorisierung Fußgänger\*innen im Kreuzungsbereich Brienner Straße / Oskar-von-Miller-Ring + Platz für die Opfer des Nationalsozialismus mit Gestaltung des Platzes
- c14: Umstrukturierung und Aufwertung westlicher Teil Eschenanlagen (Grünanlage am Goethe-Denkmal)
- c15: Erweiterung und Neugestaltung Mikroplatz Holzplatz
- c16: Erweiterung und Neugestaltung Goetheplatz, Integration grüner und blauer Infrastruktur
- c17: Qualifizierung der Aufenthalts- und Erholungsfunktion im Nußbaumpark
- c18: Qualifizierung und Erweiterung der Mikroplätze am Beethovenplatz
- c19: Neugestaltung Vorplatz an der Papa-Schmid-Straße, Stellplatzreduzierung, barrierefreie Umgestaltung, Aufenthaltsbereich schaffen, Integration grüner Infrastruktur, Taxistellplätze integrieren
- c20: Neugestaltung Bahnhofspatz, grüne und blaue Infrastruktur integrieren, Blickbeziehung zur und Stärkung der Verbindung zur Schützenstraße
- c21: Priorisierung Fußgänger\*innen in der Augustenstraße, Schaffung von kleinteiligen Aufenthaltsmöglichkeiten, Integration grüner Infrastruktur
- c22: Neugestaltung Platz am Hauptbahnhof Nord / Elisenstraße, Entsiegelungspotential untersuchen
- c23: Umgestaltung und Aufwertung Schützenstraße und Prielmayerstraße, Integration grüner und blauer Infrastruktur
- c24: Aufwertung und Sicherung der Begrünung an der Corneliusstraße
- c25: Erweiterung und Neugestaltung Mikroplatz Baaderstraße / Rumfordstraße
- c26: Neugestaltung Mikroplatz Müllerstraße / Am Einlass
- c27: Umgestaltung und Aufwertung Mikroplatz Westermühlstraße / Klenzestraße
- c28: Erweiterung und Neugestaltung Mikroplatz Pestalozzistraße / Müllerstraße
- c29: Herstellung Fußgängerbereich Pestalozzistraße, Integration grüner Infrastruktur
- c30: Herstellung Fußgängerbereich Reichenbachstraße bis Gärtnerplatz

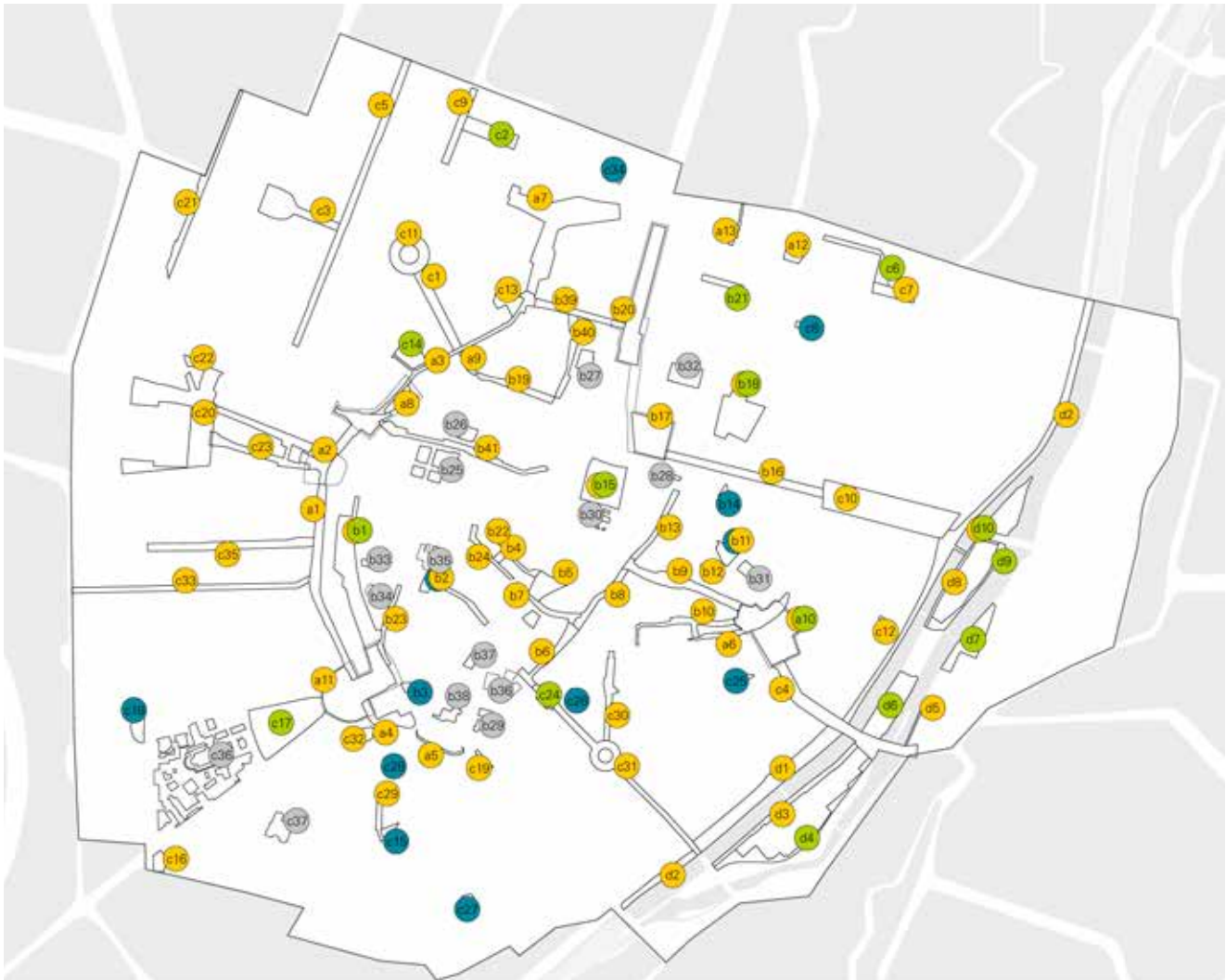
- c31: Priorisierung Fußgänger\*innen Corneliusstraße als wichtige Verbindung zur Isar (Abschnitt Gärtnerplatz bis Isar)
- c32: Priorisierung Fußgänger\*innen und Qualifizierung der Querungen Kreuzung Blumenstraße / Müllerstraße
- c33: Priorisierung Fußgänger\*innen Landwehrstraße und Integration grüner Infrastruktur
- c34: Erweiterung und Neugestaltung Mikroplatz Rheinbergerstraße
- c35: Priorisierung Fußgänger\*innen Schwanthaler Straße inkl. Umsetzung der Maßnahmen gem. Radentscheid bzw. Radschnellverbindung (Route Starnberg) und Erhöhung der Aufenthaltsfunktion, Integration grüner Infrastruktur
- c36: Prüfung öffentlicher Zugang mit Aufenthaltsfunktion Innenhöfe und Vorbereiche LMU Klinikum Innenstadt und Erhalt der Grünausstattung
- c37: Prüfung öffentlicher Zugang mit Aufenthaltsfunktion Innenhof Uniklinikum Maistraße und Erhalt der Grünausstattung

Übergreifende Maßnahme für den öffentlichen Straßenraum der Vorstadt: reduzierte Geschwindigkeit, einseitiges Parken im Straßenraum, punktuelle und lineare Begrünung

**Isar** (gemäß Isarraahmenplan):

- d1: Neugestaltung Isarpromenade an der Erhardtstraße mit Treppe zum Fluss als Sitzstufen
- d2: Aufwertung städtische Uferkanten mit Balkonen und Plattformen, Qualifizierung der Radwegeverbindung
- d3: Durchgehende Promenade an westlicher Uferseite Museumsinsel
- d4: Gestaltung naturnaher Uferbereiche mit Bezug zum Wasser an östlicher Uferkante Museumsinsel
- d5: Priorisierung Fußgänger\*innen Karl-Müller-Weg, neue Radwegeverbindung über Ludwigsbrücke und Zellstraße
- d6: Umstrukturierung und Aufwertung Grünanlage am Vater-Rhein-Brunnen
- d7: Prüfung Verortung Jugendspiel / Sport, Ausbau der bestehenden Nutzungen am Meillerweg
- d8: Aufwertung städtische Uferkante mit Balkonen und Plattformen auf der Praterinsel mit durchgehender Wegeverbindung bis zur Maximiliansbrücke
- d9: Gestaltung naturnaher Uferbereiche mit Bezug zum Wasser auf der Praterinsel
- d10: Zugänglichkeit und Orientierung der Schwindinsel erhöhen: Fußweg Prater-Schwindinsel an Maximiliansbrücke sowie Erhalt und Pflege der Grünstrukturen





Übersicht der Maßnahmen

- Maßnahmennummern gemäß Maßnahmenliste
  - a: Maßnahmen in Zusammenhang mit Altstadtring
  - b: Maßnahmen in der Altstadt
  - c: Maßnahmen in der Vorstadt
  - d: Maßnahmen an der Isar
- Maßnahmen der Teilkarte Grünflächen
- Maßnahmen der Teilkarte Plätze und Boulevards
- Maßnahmen der Teilkarte Mikroplätze
- Maßnahmen der Teilkarte Innenhöfe
- Kontur der Maßnahmen
- Räumlicher Zusammenhang mehrerer Maßnahmen

## Teilkarten

Die Gesamtschau des Freiraumes setzt sich aus vielen einzelnen Elementen zusammen. Zur besseren Übersicht und um Einzelthemen zu fokussieren, wird das Konzept im Folgenden nach Themengebieten in Teilkarten aufgeteilt und die Maßnahmen detailliert beschrieben. Die Teilkarten umfassen die nebenstehenden Themenfelder. Da einige Maßnahmen mehrere Themenfelder in sich vereinen, kann eine Maßnahme in mehreren Karten dargestellt sein.

Bei allen Einzelmaßnahmen sind auch räumliche Zusammenhänge und angrenzende Verknüpfungsbereiche zu beachten und gegebenenfalls in die weitere Planung miteinzubeziehen.

Die bereits beschriebenen Planungsprämissen, Leitziele und Grundsätze des Gesamtkonzeptes gelten übergreifend für alle Themenfelder.

### Themengebiete / Teilkarten

#### Grünflächen

Parkanlagen  
Große und kleine Grünflächen  
Historisches Grün

#### Plätze + Boulevards

Öffentliche Plätze  
Private Plätze vor Gebäuden  
Prachtstraßen und Altstadttring  
Fußgängerbereiche

#### Mikroplätze

Kreuzungsbereiche  
Vorbereiche Gebäude  
Verkehrinseln

#### Straßenräume + Verbindungen

Altstadttring und Altstadtgassen  
Hauptverkehrsstraßen  
Wohnstraßen  
Radwege  
Fußgängerbereiche

#### Grüne + Blaue Infrastruktur

Notwendigkeit grüner Infrastrukturen  
Allee am Altstadttring  
Baumpflanzungen  
Wirkungsbereiche grüner und blauer  
Infrastruktur  
Bestehende Brunnenstandorte  
Bioklimatisch wichtige Grünflächen

#### Dachflächen

Potentiale und Bedarfe  
Dachflächen - Wohnnutzung  
Dachflächen - Gewerbliche Nutzung

#### Innenhöfe

Öffentliche Höfe  
Höfe kultureller / sozialer Einrichtung  
Private Höfe - Wohnnutzung  
Private Höfe - Gewerbliche Nutzung







## Teilkarte Grünflächen

Die Entwicklung von neuen Grünflächen in der Innenstadt und die Weiterentwicklung bestehender Anlagen leisten einen maßgeblichen Beitrag zur Verbesserung der Erholungssituation (Freiraumentwicklung und -vernetzung), zur Hitzevorsorge, zur ökologischen Aufwertung und bieten Raum für den Regenwasserrückhalt und die Versickerung (Klimaanpassung, Schwammstadt). Neben diesen Aspekten sind Grünflächen auch für das soziale Miteinander in der Stadt bedeutend. Sie stellen Veranstaltungsräume dar, sind wichtige Orte der Begegnung und Kommunikation und tragen zur Integration bei. Durch ihre Funktion und/oder Gestaltung sind Grünflächen Teil der Stadtkultur und identitätsstiftend. Ein wichtiges Element sind dabei die historischen Grünflächen. Die Stadt München profitiert noch heute von ihrem grünen historischen Erbe, sowohl bezgl. der Erholungsfunktion, als auch der Ortsidentität. Daher sind diese Grünflächen unbedingt zu erhalten und langfristig zu sichern (Maßnahme Erhalt, Pflege und ggf. Aufwertung).

Flächen, die für neue große Grünflächen zur Verfügung stehen, sind in der dichten Innenstadt kaum vorhanden. Flächenpotentiale bestehen insbesondere durch den Rückbau von Verkehrsflächen. Dabei ist auch ein stufenweiser Rückbau bzw. Ausbau möglich.

### Einzelne Maßnahmen

Der Bereich des Marienhofs (**b15**) war vor dem 2. Weltkrieg dicht bebaut und wurde anschließend unter anderem als Parkplatz bzw. später als Grünfläche genutzt. Mit Beginn der Tiefbauarbeiten (2017) für die zweite Stammstrecke ist das Gelände nicht begehbar. Nach Fertigstellung der Umgestaltungs- bzw. Umbauarbeiten wird der Marienhof als zentrale Grünanlage mit Rasenfläche und umliegenden Baumreihen eine wichtige Erholungsfunktion in der dichten Altstadt übernehmen. Ein landschaftsplanerischer Wettbewerb wurde bereits durchgeführt und bildet die Grundlage für die Realisierung.

Die Herzog-Wilhelm-Anlage (**b1**) wurde nach dem zweiten Weltkrieg zeitweise als Parkplatz genutzt. Der heutige Park entstand ab 1973. Der westlich

verlaufende Stadtbach wurde bereits 1879 überwölbt. Die Machbarkeit, den Stadtbach in dem Teilstück wieder an die Oberfläche zu bringen, wurde bereits untersucht und bestätigt. Um die Erholungsvorsorge in der Altstadt und den westlichen Bereichen der Vorstadt zu verbessern, soll der Park nach Norden und teils in die östlich angrenzenden Straßenbereiche erweitert werden. Ebenso sollen zusätzliche Eingänge von Osten in den Park entstehen. Die Straßen werden als Boulevard für Fußgänger\*innen entwickelt, um die Einbindung des Parks in das örtliche Freiraumsystem zu verbessern. Durch die Vergrößerung der Grünflächen, eine Entsiegelung sowie den hochgepumpten und offen gelegten Stadtbach kann zu einer Verbesserung des Kleinklimas beigetragen werden und gleichzeitig eine wichtige Erholungsfläche in der Altstadt und für das südliche Bahnhofsviertel geschaffen werden. Da in der Altstadt keine großen Grünflächen vorhanden sind, besteht ein hoher Nutzungsdruck auf den bestehenden Herzog-Wilhelm-Park, weshalb die Erweiterung und Aufwertung dieser Grünfläche besonders wichtig sind.

Der heutige Nußbaumpark (**c17**) entstand ca. Mitte des 18. Jhd. als Erholungsfläche für die umliegende Krankenhausnutzung und lag bis zum Bau der Kirche St. Matthäus in der Sichtachse zwischen Sendlinger Tor und Krankenhaus. Der Park stellt heute eine wichtige Spiel- und Erholungsfläche für die umliegenden Bewohner\*innen dar. Es besteht Aufwertungspotential insbesondere hinsichtlich der Sicherheit und der Erneuerung der Ausstattung.

Das Isartor bildet ein wichtiges historisches Eingangstor in die Altstadt. Auch heute noch liegt der Isartorplatz an einer bedeutenden Verbindungsachse zwischen Altstadt und Vorstadt entlang des Altstadtrings. Aufgrund der Lage ist der Platz stark vom Verkehr geprägt und belastet. Das Isartor besteht aus mehreren Teilräumen, die im gesamtäumlichen Zusammenhang den Isartorplatz bilden. Die Grünfläche am Isartorplatz (**a10**) ist fast komplett von Straßen umgeben und nur im nordöstlichen Bereich an die Bebauung angegliedert. Die Grünfläche dient vor-

wiegend als Durchwegungsraum und bietet wenig Aufenthaltsmöglichkeiten. Der Platz mit dem Isartor am Tal (**a6**, siehe Teilkarte Plätze und Boulevards) bildet den Auftakt in die Altstadt bzw. markiert einen Endpunkt des Tals. Der Platz ist von Straßen umgeben und von der Grünfläche am Isartorplatz durch den Altstadtring getrennt.

Ziel ist es, das Isartor mit seinen unterschiedlichen Bereichen, Platz und Grünfläche, entsprechend seiner Bedeutung und Vernetzungsfunktion als einen wichtigen Baustein in der Hauptwegeverbindung Hauptbahnhof - Isar zu entwickeln. Durch einen Rückbau der Straßenverkehrsflächen, Entwicklung von Fußgängerbereichen und einen hohen Grünanteil kann der Isartorplatz seiner Bedeutung und wichtigen Funktion im Freiraumsystem gerecht werden. Bei der Planung und Gestaltung ist der raumübergreifende Zusammenhang bis zum Tal und zur Westenriederstraße zu beachten und als durchgängiger Freiraum zu entwickeln. Auch die verloren gegangene, historische stadträumliche Fassung des Platzes und des Altstadtrings im nordöstlichen Bereich sollte in die weitere Betrachtung einfließen. Dafür sind zwei verschiedene Entwicklungsansätze denkbar, eine bauliche und eine grüne Entwicklung. Diese sollen detaillierter untersucht werden, um eine Machbarkeit sowie Vor- und Nachteile der beiden stadträumlich sehr unterschiedlichen Gestaltungsmöglichkeiten bewerten zu können. Eine bauliche Entwicklung sieht eine Arrondierung der Bebauung entlang des Altstadtrings nach historischer städtebaulicher Figuration vor. Damit wird der Grünfläche am Isartor ein städtebaulicher Rahmen gegeben. Die beiden Räume, Isartorplatz am Tal und Grünfläche fungieren als eigenständige Stadträume, wären jedoch weiterhin über die Straße Isartorplatz bzw. den Altstadtring miteinander verbunden. Eine grüne Entwicklung sieht eine Aufwertung und Vergrößerung des Platzes bzw. der Grünfläche durch Reduzierung der anteiligen Straßenflächen (Ost und West) vor, um den Platz bzw. die Grünfläche in ihrer Funktion zu stärken. Durch den Rückbau der Straßenflächen können Flächen entsiegelt, der Fußgängerverkehr gestärkt und das Isartor



Teilkarte Grünflächen

**Maßnahmen**

- Neugestaltung Grünfläche
- Erhalt, Pflege und ggf. Aufwertung
- Umgestaltung und Aufwertung
- a1 Maßnahmen (Umgriff, Nummerierung)

**Bestand**

- Grünfläche, Park, wichtige Begrünung
- Begrünte Innenhöfe

**Verortung der Maßnahmen**

- a10** Isartorplatz
- b1** Herzog-Wilhelm-Park
- b15** Marienhof
- b18** Marstallplatz
- b21** Galeriestraße
- c2** Pinakothek der Moderne
- c6** Auftakt Englischer Garten am Parkplatz  
Haus der Kunst
- c14** Westlicher Teil Eschenanlagen (Grünanlage am Goethe-Denkmal)
- c17** Nußbaumpark
- c24** Begrünung an der Corneliusstraße
- d4** Östlicher Uferkante Museumsinsel
- d6** Grünanlage am Vater-Rhein-Brunnen
- d7** Meillerweg
- d9** Uferbereiche Praterinsel
- d10** Schwindinsel



als Aufenthaltsraum entwickelt werden. Mit diesem Entwicklungsansatz wird der Isartorplatz am Tal sowie die Grünfläche am Isartorplatz als ein zusammenhängender, großzügiger Raum entwickelt. Eine Wiederaufnahme der historischen Struktur der ehemals bestehenden Bebauung entlang des Altstadtrings könnte durch Baumpflanzungen als grüne Kante in die Freiraumplanung integriert werden.

Der Hof- sowie der Finanzgarten sind wichtige und identitätsstiftende Grünflächen in der Altstadt. Die beiden Grünflächen stellen eigene Bereiche mit sehr unterschiedlichen Charakteren dar und sind über einen Fußweg miteinander verbunden. Die dazwischen liegende Galeriestraße (**b21**) stellt jedoch einen rückliegenden und überdimensionierten Straßenraum dar und bietet großes Potential zur Entsiegelung und Entwicklung eines zwischen Hof- und Finanzgarten liegenden Treffpunkts bzw. Trittsteins.

Die Grünflächen der Museen im Kunstareal und der Universitätsgebäude haben einen repräsentativen Charakter, stellen wichtige bioklimatische Flächen dar und bieten gleichzeitig attraktive und zentrale Erholungs-, Aufenthalts- und Bewegungsflächen. Die Grünfläche an der Pinakothek der Moderne (**c2**) bietet jedoch Potential zur Umstrukturierung und Aufwertung. Für das Kunstareal liegt ein gesonderter Masterplan zu den Freiflächen von Vogt Landschaftsarchitekten von 2016 vor. Die darin beschriebenen Maßnahmen für den Freiraum haben weiter Bestand.

Da in der Innenstadt aufgrund der dichten Bebauung keine großen Potentialflächen für eine grüne Entwicklung vorhanden sind, ist es umso wichtiger die bestehenden, teils historischen Grünflächen zu erhalten, in ihrer Gänze zu sichern, zu pflegen und bei Bedarf aufzuwerten, da sie die Grundlage der Erholungsnutzung in der Innenstadt bilden. Zu diesen gehören: Grünflächen Alte Pinakothek, Grünflächen Königsplatz, Alter Botanischer Garten, Effnerpark / Maximiliansplatz, Hofgarten, Finanzgarten, Englischer Garten, Promenadeplatz, Alter Südlicher Friedhof, Maximiliansanlagen und Innenhof

Radspieler.

Ziel ist es, die bestehenden Grünflächen durch ein Netz aus grüner Infrastruktur miteinander zu verbinden und somit den Wirkungsgrad jeder einzelnen zu erhöhen. Generell gilt dabei, alle Grünflächen, auch kleinere Grünflächen, begrünte Innenhöfe und Vorbereiche oder Straßenbegleitgrün zu erhalten, da sie wichtige Bausteine im Gesamtnetz des Freiraums bilden, sowohl für die Erholung als auch für das Kleinklima und die Biodiversität.



Finanzgarten



Erholungsraum Isar



mitte links: Alter Südlicher Friedhof  
mitte rechts: Spielplatz am Glockenbach  
unten links: Hofgarten  
unten rechts: Königsplatz während einer temporären Veranstaltung

## Teilkarte Plätze und Boulevards

Mobilität findet fast ausschließlich im öffentlichen Raum statt. Auch die öffentlichen Räume der Altstadt und der Vorstadt werden vorrangig vom motorisierten Individualverkehr (MIV) bzw. ruhenden Verkehr in Anspruch genommen. Vor dem Hintergrund der sich wandelnden Nutzungsansprüche an den öffentlichen Raum muss die Flächenaufteilung neu verhandelt werden. Ziel ist es, Flächen als multi-codierte Räume und „elastic spaces“ zu entwickeln, die vorrangig dem Fuß- und Radverkehr zur Verfügung stehen, die das Schlendern und Verweilen ohne Konsumzwang ermöglichen und als identitätsstiftende und ortstypische Plätze und Boulevards erlebbar sind. Dabei sollen diese auch grüne und blaue Infrastrukturen aufnehmen und einen Beitrag zur ökologischen Aufwertung, Freiraumvernetzung und Klimaanpassung leisten.

Die im Freiraumquartierskonzept vorgesehenen Plätze und Boulevards sollen als Aufenthaltsbereiche gestaltet bzw. in ihrer teils bestehenden Funktion gestärkt werden. Die Mobilitätswende ermöglicht es nun, den MIV zu reduzieren und Flächen für die Freiraumentwicklung zu aktivieren. Flächenpotentiale bestehen dabei insbesondere durch die Umstrukturierung von Verkehrsflächen mit Rückbau von Fahrbahnen und Stellplätzen. Bei der Umstrukturierung von Verkehrsflächen ist auch ein stufenweiser Ausbau möglich, wobei die Flächen für den Rad-, Fuß- und öffentlichen Nahverkehr nicht reduziert bzw. in Teilen ausgebaut werden sollen. Notwendige Verkehre, wie Anlieferung, öffentlicher Nahverkehr, Taxi, ggf. Anwohner\*innenverkehr sollen bei Plätzen und Boulevards weiterhin ermöglicht werden. Grundsätzlich ist die Sicherung und Funktion des Verkehrlichen Erschließungssystems für alle Verkehrsteilnehmer zu berücksichtigen. Durch einen Rückbau bzw. eine Umnutzung von Verkehrsflächen ergibt sich an vielen Orten die Möglichkeit, einen Platz an bestehende Gebäude anzugliedern. Somit kann ein Bezug zwischen öffentlichem Raum und Gebäude hergestellt werden.

Bei der Umgestaltung von Plätzen und Boulevards ist auch der räumliche Zu-

sammenhang zu beachten. Beispielsweise bildet die Residenzstraße eine wichtige Verbindung zwischen den beiden Maßnahmen am Odeonsplatz (b20) und Max-Joseph-Platz (b17) und ist daher bei der weiteren Ausarbeitung, beispielsweise in die Gestaltung miteinzubeziehen.

### Altstadt

Die Plätze und Boulevards in der Altstadt stehen in einem historischen Kontext und haben neben ihrer Aufenthaltsfunktion einen starken repräsentativen Charakter. Dabei sind sie in der Regel auch identitätsstiftend und ortsbildprägend. Nachdem die Innenhöfe und rückwärtigen Bereiche historisch häufig begrünt waren, sind diese heute mehrheitlich bebaut oder versiegelt. Um dem Klimawandel zu begegnen und die Lebensqualität in der Stadt zu erhöhen, muss neben der Entsiegelung der Innenhöfe der ehemals vorhandene Grünanteil in andere Bereiche übertragen und dort hergestellt werden. Ziel ist es, die grüne Infrastruktur im öffentlichen Raum anzuordnen, eine Verbesserung der Aufenthaltsqualitäten zu erreichen und zur Abkühlung in den Städten beizutragen.

### Altstadtring und Prachtstraßen

Entlang des Altstadtrings bestehen mehrere Plätze, die den Eingang in die Altstadt bilden, der Ring selbst bildet

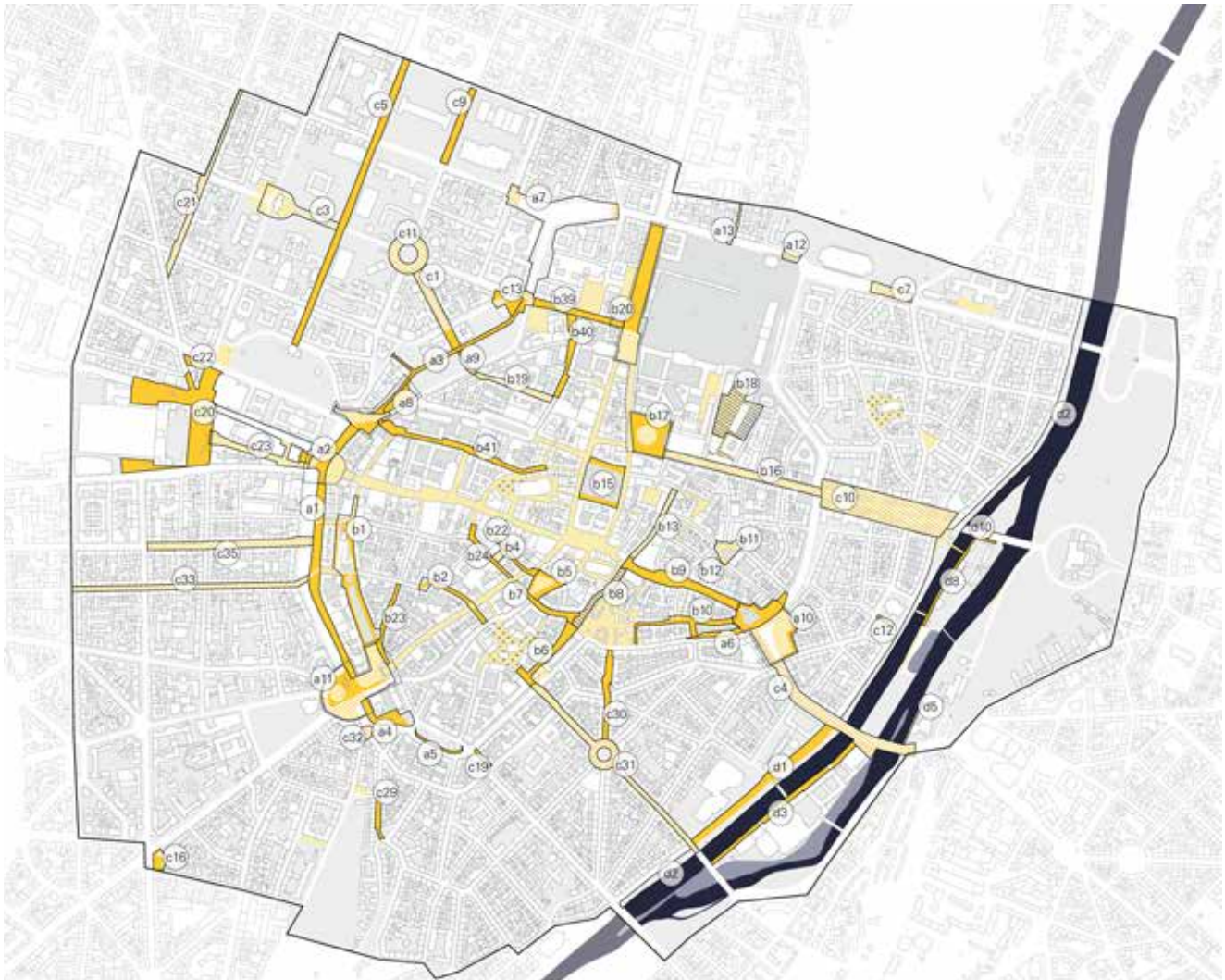
### Verortung der Maßnahmen

<b>a1</b>	Abschnitt Sonnenstraße	<b>b6</b>	Prälat-Zistl-Straße, Corneliusstraße
<b>a2</b>	Abschnitt Karlsplatz bis Lenbachplatz	<b>b7</b>	Rosental
<b>a3</b>	Abschnitt Maximiliansplatz	<b>b8</b>	Viktualienmarkt
<b>a4</b>	Abschnitt Blumenstraße, Stadtparkasse	<b>b9</b>	Tal
<b>a5</b>	Abschnitt Blumenstraße, Grünanlage	<b>b10</b>	Westenriederstraße, Zwingerstraße
<b>a6</b>	Abschnitt Isartorplatz mit Frauenstraße und Teilbereich Thomas-Wimmer-Ring	<b>b11</b>	Hochbrückenstraße
<b>a7</b>	Altstadt-Kunstareal, Osak-von-Miller-Ring	<b>b12</b>	Dürnbräugasse
<b>a8</b>	Lenbachplatz	<b>b13</b>	Sparkassenstraße
<b>a9</b>	Max-Joseph-Straße	<b>b15</b>	Marienhof
<b>a10</b>	Isartorplatz	<b>b16</b>	Maximilianstraße
<b>a11</b>	Sendlinger-Tor-Platz	<b>b17</b>	Max-Joseph-Platz
<b>a12</b>	Von-der-Tann-Straße	<b>b18</b>	Marstallplatz
<b>a13</b>	Finanzgarten-Hahnenstraße	<b>b20</b>	Ludwigsstraße mit Odeonsplatz
<b>b1</b>	Herzog-Wilhelm-Park	<b>b22</b>	Fürstenfelder Straße
<b>b2</b>	Brunnplatz an der Brunnstraße	<b>b23</b>	Kreuzstraße
<b>b4</b>	Georg-Kronawitter-Platz	<b>b24</b>	Färbergraben
<b>b5</b>	Rindermarkt	<b>b39</b>	Briener Straße
		<b>b40</b>	Amiraplatz, Salvatorplatz
		<b>b41</b>	Löwengrube, Maxburgstraße

einen großen Boulevard. Die Plätze und Fassaden sind sowohl von den umgebenden repräsentativen Bauten, als auch stark vom Verkehr geprägt. Ziel ist es, den Altstadtring als verbindendes Element zwischen der Altstadt und der Vorstadt zu entwickeln, durch eine Umverteilung der Flächen die historischen Bezüge zu stärken und Flächen für den Aufenthalt zu schaffen. Der ausgebaute Altstadtring soll, vor allem an sehr breiten Straßenquerschnitten mit Breite von beispielsweise ca. 48 Meter (Sonnenstraße, **a1**), schrittweise zurückgebaut und diese gewonnen Flächen einer Freiraumentwicklung zugeführt werden. Hierbei soll eine breite Boulevardsituation als Begegnungszone mit Aufenthaltsqualität entstehen. Nach Vorbild der historischen Planung von Sckell soll wieder eine mehrreihige Baumallee gepflanzt werden. Bei einer Umplanung der Sonnenstraße sind auch die Anforderungen an den Ausbau der Tram- und Businfrastruktur (Umsetzung des aktuellen Nahverkehrsplans) zu beachten. Dies hat Auswirkungen auf die Raumaufteilung.

Prachtstraßen wie die Ludwigstraße (**b20**), Prinzregentenstraße, Briener Straße (**b39**) und die Maximilianstraße (**b16**, **c10**) haben einen besonderen Charakter. Sie sind großzügig angelegt, von Bäumen und imposanten Bauten





Teilkarte Plätze und Boulevards

**Maßnahmen**

- Neugestaltung Platz und Boulevard
- Erhalt, Pflege und ggf. Aufwertung
- Umgestaltung und Aufwertung
- Priorisierung Fußgänger\*innen
- Maßnahmen (Umgriff, Nummerierung)
- Räumlichen Zusammenhang mehrer Maßnahmen beachten

**Bestand**

- Platz und Boulevard

- c1** Max-Joseph-Straße
- c3** Königsplatz
- c4** Zweibrückenstraße und Ludwigsbrücke
- c5** Arcisstraße, Katharina-von-Bora-Straße
- c7** Prinzregentenstraße
- c9** Barer Straße
- c10** Maximilianstraße
- c11** Karolinenplatz
- c12** Mariannenplatz
- c13** Brienner Straße, Oskar-von-Müller-Ring
- c16** Goetheplatz
- c19** Papa-Schmid-Straße
- c20** Bahnhofsplatz
- c21** Augustenstraße
- c22** Hauptbahnhof Nord, Elisenstraße
- c23** Schützenstraße
- c29** Pestalozzistraße
- c30** Reichenbachstraße
- c31** Corneliusstraße
- c32** Blumenstraße, Müllerstraße
- c33** Landwehrstraße
- c35** Schwanthaler Straße
- d1** Erhardstraße
- d2** Westliche Uferkanten Isar
- d3** Westlicher Uferseite Museumsinsel
- d5** Karl-Müller-Weg, Ludwigsbrücke, Zellstr.
- d8** Praterinsel



gesäumt und bieten in der Sichtachse ein prominentes Ziel (Siegestor, Friedensengel, Königsplatz, Maxmonument). Sie wurden zum Flanieren und als Begegnungsräume städtischen Lebens angelegt, sowie als Raum für Paraden und Veranstaltungen. Heute sind die Prachtstraßen stark vom Verkehr beeinträchtigt, die ursprünglichen Funktionen treten in den Hintergrund. Ziel ist es, die Prachtstraßen wieder als Boulevard zu entwickeln und die Priorisierung des Fuß- und Radverkehrs ebenso wie geeignete Begrünungsmaßnahmen voranzutreiben.

### **Vorstadt**

Die umgebende Bausubstanz der Plätze und Boulevards ist teilweise historisch bedeutsam, die Plätze und Boulevards selbst aber oftmals durch den Verkehr geprägt (z.B. Karolinenplatz, Goetheplatz, Hauptbahnhof). Ziel ist es, die Aufenthaltsqualitäten zu erhöhen, die grüne und blaue Infrastruktur zu fördern und auch Sichtbeziehungen in den Vordergrund der Planungen zu stellen.

### **Einzelne Maßnahmen**

Der Lenbachplatz (**a8**) bildet den Übergangsbereich vom Karlsplatz zum Maximiliansplatz und weist überdimensionierte Verkehrsflächen auf. Die Platzfläche der Haltestelle ist vom Straßenraum umgeben von umliegenden Gebäuden abgeschnitten und nimmt somit eine im Stadtgefüge isolierte Lage ein. Zudem ist dieser Bereich vollständig versiegelt und wenig gestaltet. Durch eine Reduzierung der Fahrbahnen und einen Anschluss des Platzes an die Maximiliansanlagen bzw. an den Wittelsbacher Brunnen, kann der Lenbachplatz und der Platz vor dem Brunnen einen attraktiven Aufenthaltsbereich am Altstadtring und einen repräsentativen Eingang in die Altstadt bilden. Dabei übertrönt die große Brunnenanlage den zwar zukünftig reduzierten aber weiterhin bestehenden Verkehrslärm und trägt durch Verdunstung und Abkühlung zu einem klimatisch angenehmen Raum bei.

Das Sendlinger Tor (**a11**) bildet einen wichtigen Eingang in die Altstadt und stand bis zum Bau der Heilig-Kreuz-Kirche in Zusammenhang mit dem

Nußbaupark. Durch den Ausbau der Straßenverkehrsflächen ist eine zusammenhängende Funktion des Platzes nicht mehr gegeben. Durch den Rückbau des Altstadtrings für den MIV können die beiden Plätze zusammengeführt, das Freiraumnetz aufgeweitet und qualitativ ergänzt werden. Bei dieser Maßnahme ist der räumliche Zusammenhang mit und der gestalterische Übergang zu umliegenden Maßnahmen (a1, a4, b1, b23) zu beachten.

Der Bereich vor den Patentämtern an der Isar (Erhardtstraße) bietet ein großes Potential zur Entwicklung eines Boulevards; einer Isartreppe (**d1**) mit Aufenthaltsfunktion. Da in diesem Bereich keine Anwohnerschaft von potentieller Lärmbelastung betroffen ist, eignet sich der Bereich für lärmintensive Freizeitnutzungen wie nächtliches Feiern und kann den Nutzungsdruck vom Gärtnerplatz nehmen und bestehende Konflikte entschärfen.

Für diese Maßnahme (d1) sowie die Maßnahmen Reichenbachstraße (c30) und Gärtnerplatz / Corneliusstraße (c31) in der Isarvorstadt sind die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchungen zum Altstadt-Radring zu berücksichtigen.





## Teilkarte Mikroplätze

Neben größeren Grünflächen, Plätzen und Boulevards ergänzen kleinteilige Aufenthaltsmöglichkeiten das Freiraumsystem. Mit den Mikroplätzen des Freiraumquartierskonzeptes entstehen Trittsteine zwischen den größeren Erholungsflächen, sodass eine zusammenhängende und flächendeckende Freiraumvernetzung entsteht. Besonders für die nachbarschaftliche bzw. wohnungsnahe Freiraumversorgung sind Mikroplätze relevant. Dabei sind Ausstattung und Gestaltung der Mikroplätze einfach, grundsätzlich gilt „Baum + Bank“. Es sollte eine Sitzmöglichkeit und grüne Infrastruktur, nach Möglichkeit einen schattenspendenden Baum geben, sowie in manchen Bereichen Fahrradabstellanlagen, um die restlichen Bereiche frei von Hindernissen zu halten. Mikroplätze sind auch für ältere Menschen und Menschen mit Beeinträchtigungen relevant, denen durch diese Orte Rastmöglichkeiten gegeben werden, die die Bewegung durch die Stadt erleichtern. Sie sollten für Fußgänger\*innen barrierefrei und sicher erreichbar sein und an einer Seite an die Gebäude anschließen. Hierzu ist meist die Reduzierung einer Fahrbahn oder z.B. die Reduzierung von Stellplätzen erforderlich. Ob diese Reduzierung und der Ausbau des Mikroplatzes jeweils möglich sind, ist in einem Verkehrskonzept zu untersuchen. Dabei kann auch eine temporäre Sperrung

der Straßenfläche als Verkehrsversuch durchgeführt werden.

Bezüglich der Ansprüche an Funktion und Ausstattung von Mikroplätzen wird abgesehen vom Abgleich mit den Belangen des Ensemble- und Denkmalschutzes nicht unterschieden, ob sie sich im Bereich der Altstadt oder der Vorstadt befinden. Mikroplätze sollen sowohl in der Altstadt als auch in der Vorstadt entstehen. Ziel ist es, ein dichtes Netz an nachbarschaftlichen Aufenthaltsbereichen zu entwickeln, das Elemente der grünen und blauen Infrastruktur aufnimmt und einen Beitrag zur Klimaanpassung, ökologischen Aufwertung und Multicodierung von Räumen leistet. Bei der Gestaltung und Materialwahl soll entsprechend auf die Umgebung (beispielsweise historische Altstadt) eingegangen werden.

In der Innenstadt Münchens bestehen bereits einige wenige Mikroplätze die ihre Funktion als (auch kurzzeitig nutzbaren) Aufenthaltsraum bereits sehr gut erfüllen, wie beispielsweise an der U-Bahn-Haltestelle Goetheplatz (nördliche Ecke Goetheplatz / Lindwurmstraße). Hier sind Bänke, Bäume und ein Bereich für Fahrräder vorhanden. Oftmals sind bestehende Mikroplätze jedoch in „Insellage“ von Straßen umgeben und somit von Gebäuden abgeschnitten und stehen isoliert im

Straßenraum, wie beispielsweise am Wolfsbrunnen in der Altstadt. Dieser Platz ist mit Bäumen und einem Brunnen sehr gut ausgestattet, jedoch ohne Sitzmöglichkeiten und an allen Seiten von der Straße Am Kosttor umgeben.

Das Freiraumquartierskonzept hat für das Projektgebiet die bestehenden und potentielle Mikroplätze untersucht. Hierbei wird für bestehende Mikroplätze unterschieden, ob entweder deren Qualität zu erhalten ist oder Aufwertungsbedarf besteht. Bereiche die erst durch bauliche Maßnahmen oder Erweiterung ihre volle Funktion als Mikroplätze erhalten, sind als Maßnahmen gekennzeichnet. Hierbei können durch den Rückbau von Straßen Flächen gewonnen werden, auf denen nachbarschaftliche Treffpunkte und grüne Oasen entstehen können. Insgesamt leisten die Mikroplätze somit einen wesentlichen Beitrag zur Verbesserung der nachbarschaftlichen Freiraumversorgung. Es entstehen Orte der Begegnung, an denen Kommunikation und Integration stattfindet. Mikroplätze leisten durch ihre Begrünung ebenso einen Beitrag zur Klimaanpassung, bieten Versickerungsflächen, werten den Bereich ökologisch auf und tragen zur Ortsidentität bei. Mikroplätze können zusätzlich von angrenzenden Nutzungen (Gastronomie, Einzelhandel) belebt werden.

### Bestand

Teils Restflächen, von Verkehrsfläche umschlossen, kein Bezug zu Gebäude vorhanden



### Umbau

Erweiterung der Aufenthaltsfläche, Anschluss an Gebäude, Reduzierung der Verkehrsfläche



### Zukunft

Attraktive kleinteilige Trittsteine im Freiraumnetz: mit Aufenthaltsqualität, begrünt und fußgängerfreundlich







Teilkarte Mikroplätze

**Maßnahmen**

- Mikroplatz Bestand
- Mikroplatz Neu
- Qualität erhalten
- Aufwertung und Ergänzungen (z.B. Möblierung, Bäume)
- Bauliche Maßnahmen, Erweiterung (siehe Maßnahmen-Liste)
- a1 Maßnahmen (Umgriff, Nummerierung)

**Verortung der Maßnahmen**

- b2** Brunnenplatz an der Brunnstraße
- b3** Oberanger
- b11** Hochbrückenstraße
- b14** Wolfsbrunnen
- c8** Pilotystraße
- c15** Holzplatz
- c18** Beethovenplatz
- c25** Baaderstraße, Rumfordstraße
- c26** Müllerstraße, Am Einlass
- c27** Westermühlstraße, Klenzestraße
- c28** Pestalozzistraße, Müllerstraße
- c34** Rheinbergstraße

## Teilkarte Straßenräume und Verbindungen

In der Innenstadt gilt es, den Fuß- und Radverkehr allgemein zu stärken, bestehende Verbindungen komfortabel auszubauen und neue zu schaffen. Dabei sollen diese auch grüne und blaue Infrastrukturen aufnehmen und einen Beitrag zur ökologischen Aufwertung, Freiraumvernetzung, Klimaanpassung und zur Versickerung und Speicherung von Regenwasser leisten und zu Orten der Begegnung zu werden. Damit werden sie zu wichtigen multicodierten Räumen.

Neben der Entwicklung von Boulevards (vgl. auch Teilkarte Plätze und Boulevards) als wichtige Hauptwegeverbindungen für den Fuß- und Radverkehr sieht das Freiraumquartierskonzept eine Priorisierung der Fußgänger\*innen in einigen Straßenräumen vor, die ebenfalls von vorrangiger Bedeutung für das Wegenetz und die Freiraumverknüpfung sind. Dabei sind sowohl ganze Straßen, als auch Querungsbereiche so zu gestalten, dass sie für den Fuß- und Radverkehr großzügig, komfortabel und sicher sind. Motorisierter Individualverkehr (MIV) ist grundsätzlich weiterhin möglich, jedoch mit verringerter Geschwindigkeit und teils reduzierter Flächeninanspruchnahme. Bei der Gestaltung und Flächenverteilung ist der Fuß- und auch Radverkehr also gegenüber dem MIV in den Vordergrund zu stellen und der Straßenraum gestalterisch aufzuwerten.

Dennoch ist bei der Neuordnung von Straßenräumen generell eine integrierte Betrachtung und Planung aller Aspekte (fließender Verkehr, Parken / Liefern, Aufenthalt, Begrünung, Kühlung / Klimaanpassung sowie weitere Nutzungen) notwendig und diese ggf. gegeneinander abzuwägen. Durch die angestrebte Mobilitätswende bestehen beispielsweise vermehrt konkurrierende Flächenansprüche hinsichtlich des Ausbaus des öffentlichen Nahverkehrs. Bei der Neuordnung des Straßenraums ist zudem die Sicherung des verkehrlichen Erschließungssystems zu gewährleisten. Dazu zählt neben dem Umweltverbund (ÖPNV / Rad), MIV und Wirtschaftsverkehr auch die Sicherstellung der Belange von Rettungsdiensten. Ebenso können bei einer Umsetzung von Maßnahmen, bei

denen mit einer relevanten Verkehrsänderung zu rechnen ist, auf Grundlage von Verkehrsgutachten vertiefende lufthygienische oder lärmtechnische Untersuchungen erforderlich werden. Dabei ist der räumliche Zusammenhang von Maßnahmen, deren verkehrliche Auswirkungen sich gegenseitig beeinflussen, hierbei nicht als Einzelprojekte, sondern zusammen in einer gemeinsamen Verkehrsuntersuchung zu betrachten. Immissionsseitige Auswirkungen (Luft/Lärm) auf benachbarte Straßen infolge von möglichen Verkehrsverlagerungen sind frühzeitig in der Planung bzw. Entscheidungsfindung zu berücksichtigen.

### Altstadt

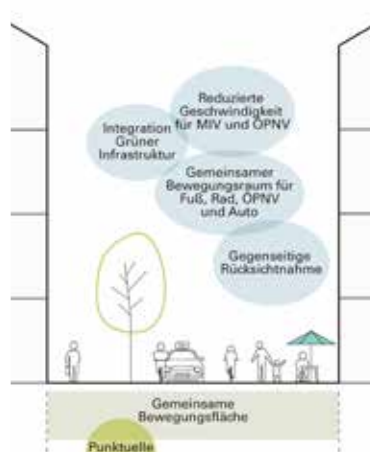
Die Straßen und Gassen in der Altstadt stehen in einem historischen Kontext und bilden ein dichtes verwinkeltes Netz, das durch Passagen und Arkaden ergänzt wird. Ziel ist es, diese ortstypische Eigenart der Münchner Altstadt zu schützen und bei neuen Vorhaben fortzuführen. In Teilen der Altstadt sind die Straßenräume bereits als Fußgängerbereiche ausgewiesen. Neben diesem kleinteiligen und teils fußläufigen Netz, bestehen auch einige größere Fußgängerbereiche (z.B. Kaufinger Straße, Maximilianstraße, Oberanger). Das Netz der bestehenden Fußgängerzonen soll gesichert und sukzessive erweitert werden.

In Zukunft soll die Altstadt entsprechend ihrer historischen Bedeutung und den vielfältigen Nutzungen auto-reduziert, die Stellplätze sollen zum größten Teil reduziert werden. Dies bedeutet, dass der Parkplatzsuchverkehr und der Durchgangsverkehr möglichst vollständig vermieden werden sollen. Wirtschaftsverkehr (Lieferverkehr sowie Hol- und Bringverkehr wie Taxen) und Anwohner\*innenverkehr dürfen in reduzierter Geschwindigkeit einfahren. Gewonnene Flächen sollen punktuell begrünt werden und als Aufenthalts- und Begegnungsflächen zur Verfügung stehen. Dabei bildet eine hohe Aufenthaltsqualität auch einen Mehrwert für Geschäftstreibende, da fußläufig passierende Kunden häufiger und spontaner konsumieren.

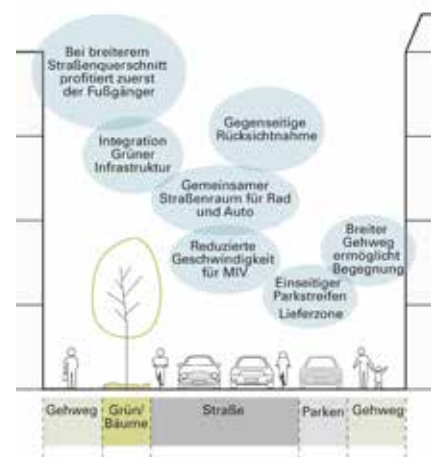
Um dennoch eine gute Erreichbarkeit und Bewegung innerhalb der Altstadt, vor allem für mobil eingeschränkte Personen, zu gewährleisten, sollen alternative Mobilitätsformen (z.B. mit regenerativer Energie betriebene Stadtbusse) entwickelt werden. Bei der allgemeinen Reduzierung der Stellplätze sind zudem Behindertenstellplätze zu erhalten bzw. vorzusehen.

### Altstadtring

Entlang des Altstadtrings, der in Teilen als Boulevard umgebaut werden soll, sind breite Radwege (gemäß Radent-

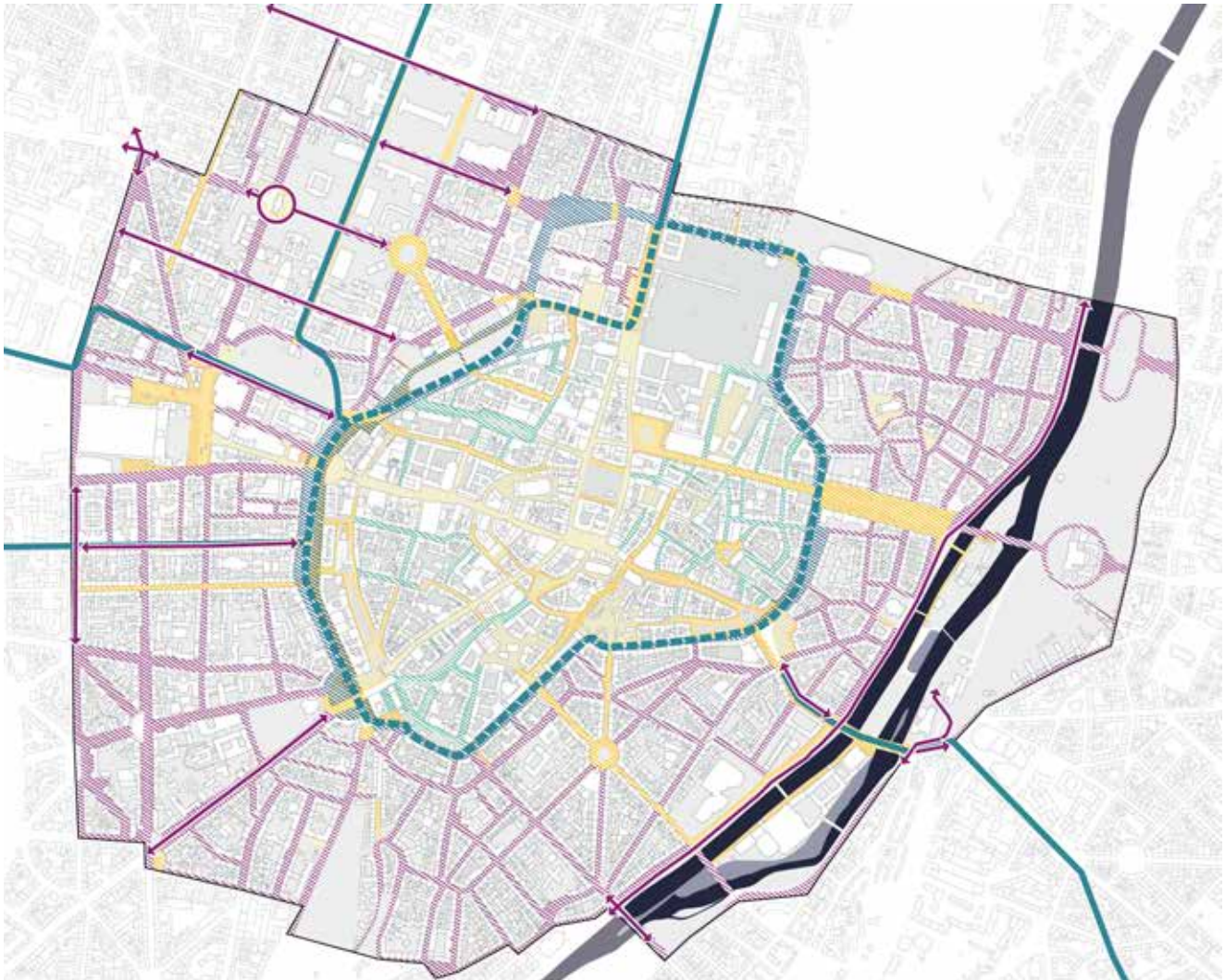


Altstadtgassen












Wohnstraßen in der Vorstadt





Teilkarte Straßenräume und Verbindungen

- |   |  |
|---|--|
| <b>Maßnahmen</b>  |  Neugestaltung Platz und Boulevard<br>(siehe Teilkarte Plätze und Boulevards) |
|  Priorisierung Fußgänger*innen   | <b>Bestand</b>   |
|  Öffentlicher Straßenraum in der Altstadt<br>als autoreduzierte Bewegungsfläche  |  Platz und Boulevard  |
|  Schrittweise Begrünung und Freiraum-<br>entwicklung des Altstadtrings bei<br>Reduzierung der MIV-Spuren   |  |
|  Umstrukturierung des öffentlichen<br>Straßenraums in der vorstadt mit Be-<br>grünung, Reduzierung von Stellplätzen<br>und reduzierter Geschwindigkeit |  |
|  Ausbau / Neubau Radinfrastruktur  |  |
|  Altstadtradring   |  |
|  Radweg (teilweise Radschnellweg)  |  |



scheid) zu integrieren. Bei der Radwegplanung sind grundsätzlich neben dem Erhalt von bestehenden Bäumen auch die Neuanlage von Straßenbaumstandorten zu untersuchen und großzügige Flächen für den Fußverkehr zu schaffen. Auch die Stärkung von Verbindungen von der Altstadt in die umgebenden Viertel über den Altstadtring hinweg spielt eine wesentliche Rolle. Die MVG plant als Teil der verbesserten Erschließung der Innenstadt und Entlastung der U- und S-Bahn zahlreiche Buslinien, die auch weite Teile des Altstadtringes befahren werden. Entsprechende Verkehrsflächen (Bushaltestellen, etc.) sind daher ebenfalls zu berücksichtigen.

### **Vorstadt**

Im öffentlichen Straßenraum der Vorstadt soll die Geschwindigkeit ebenfalls reduziert werden. Mehrere Straßenzüge sind stark durch den ruhenden Verkehr geprägt. Hier sollte die Fläche des ruhenden Verkehrs möglichst reduziert werden und wo möglich nur noch einseitiges Parken bestehen. Der gewonnene Raum kann je nach Bedarf umgestaltet werden. Hierbei sind Pflanzbereiche, Baumpflanzungen, Verbreiterungen der Gehwege, Außenbereiche für Gastronomie oder Flächen für Nachbarschaftstreffs und Parklets möglich.

### **Vorgärten**

Vorgärten und Hauseingänge wirken in den öffentlichen Raum. Ziel ist es, grüne und gestalterisch hochwertige private Freiräume zu fördern. Dazu besteht bereits ein städtisches Förderprogramm "Entsiegeln und Begrünen". Gerade im Bereich rund um den Karolinenplatz sollten großzügige Vorbereiche von Gebäuden mit Bäumen bepflanzt werden, um einen positiven Beitrag zum historischen Stadtbild sowie zur Klimaanpassung und ökologischen Aufwertung zu leisten. Durch eine Begrünung von Vorgärten oder Hauseingängen kann auch dem Ziel der Teilkarte Grüne Infrastruktur entsprochen werden.

### **Straßenbegleitgrün**

Auch sehr kleine Grünflächen, Straßen- und Einzelbäume können, als Biodiversitätsflächen gestaltet, eine ökologi-

sche Aufwertung bedeuten und einen wichtigen Beitrag zur Klimaanpassung leisten. Eine große Anzahl an kleinen Grünflächen erhöht das Grünvolumen in der Stadt insgesamt und hat eine positive Wirkung auf das Stadtklima. Zudem ermöglichen sie eine angenehme Erreichbarkeit von Erholungsflächen durch die Schattenwirkung der Bäume entlang der Wege. Ziel ist es, diese Flächen in die gestalterischen Überlegungen einzubeziehen.

### **Tiefgaragenzufahrten**

Tiefgaragenzufahrten sollten grundsätzlich gebäudeintegriert und z.B. für den querenden Fußverkehr sicher und sichtbar gestaltet werden. Außerhalb von Gebäuden liegende Tiefgaragenzufahrten wirken in den öffentlichen Raum. Sie sind zu gestalten und möglichst zu begrünen. Falls überdacht sollten sie nicht nur begrünt, sondern wenn möglich auch als Freiraum begehbar gemacht werden. Damit werden sie zu multicodierten Räumen, können zur Klimaanpassung und zur ökologischen Aufwertung beitragen.

Begrünter  
Straßenraum  
  
oben:  
Ludwigsvorstadt  
unten links:  
Promenadeplatz  
unten rechts:  
Wittelsbacherstraße,  
St. Maximilian





## Teilkarte Grüne und Blaue Infrastruktur

Aufgrund der globalen Klimaveränderung nimmt die Bedeutung von klimaverbessernden Maßnahmen im dicht bebauten Innenstadtbereich zu. Auch die Stadt München hat darauf reagiert und am 18.12.2019 den Klimanotstand ausgerufen, durch das RGU / RKU wurde 2016 ein Klimaanpassungskonzept (Konzept zur Anpassung an die Folgen des Klimawandels in der Landeshauptstadt München) mit Zielen und Maßnahmen erarbeitet.

Mit dem Freiraumquartierskonzept werden nun konkretisierend Maßnahmen zur Klimaanpassung für den Bereich der Altstadt und der Vorstadt formuliert. Ziel ist, bei jeder Neu- und Umgestaltung von Plätzen, Grünflächen und Straßenräumen aber auch bei Gebäuden, grüne und blaue Infrastrukturen zu integrieren und klimaverbessernde Maßnahmen umzusetzen. Pflanzen und Wasserflächen tragen durch Verdunstung und Verschattung zu einem angenehmen Mikroklima bei. Ebenso nehmen Grünflächen anfallendes Regenwasser zur Versickerung und Verdunstung auf. Grünflächen, die ausreichend mit Wasser gesättigt sind, sind wahre klimatische Oasen.

Grüne Infrastrukturen des Freiraumquartierskonzeptes sind Begrünungsmaßnahmen in Form von Pflanzflächen, Baumpflanzungen und vertikaler Begrünung, aber auch mobile Begrünungen, die im öffentlichen und privaten Raum wirksam sind. Grüne Infrastrukturen leisten einen Beitrag zur Klimaanpassung und bedeuten eine ökologische Aufwertung. Sie sind ein Element der Freiraumentwicklung und -vernetzung und stärken die Ortsidentität. Ebenso kann durch Begrünung eine Gestaltung von Räumen erfolgen, die zum Wohlbefinden und zur Orientierung beiträgt. Bäume sind dabei wahre „Vielköpfer“. Sie spenden Schatten und schützen vor Regen. Sie nehmen Wasser auf und verdunsten es bei Hitze wieder, Bäume binden CO<sub>2</sub> und wirken sich positiv auf die Gesundheit aus. Diese Einflussfaktoren wirken sich positiv auf den Außenkomfort und die Aufenthaltsqualität aus.

Münchens grünes System ist durch die historischen Grünflächen geprägt.

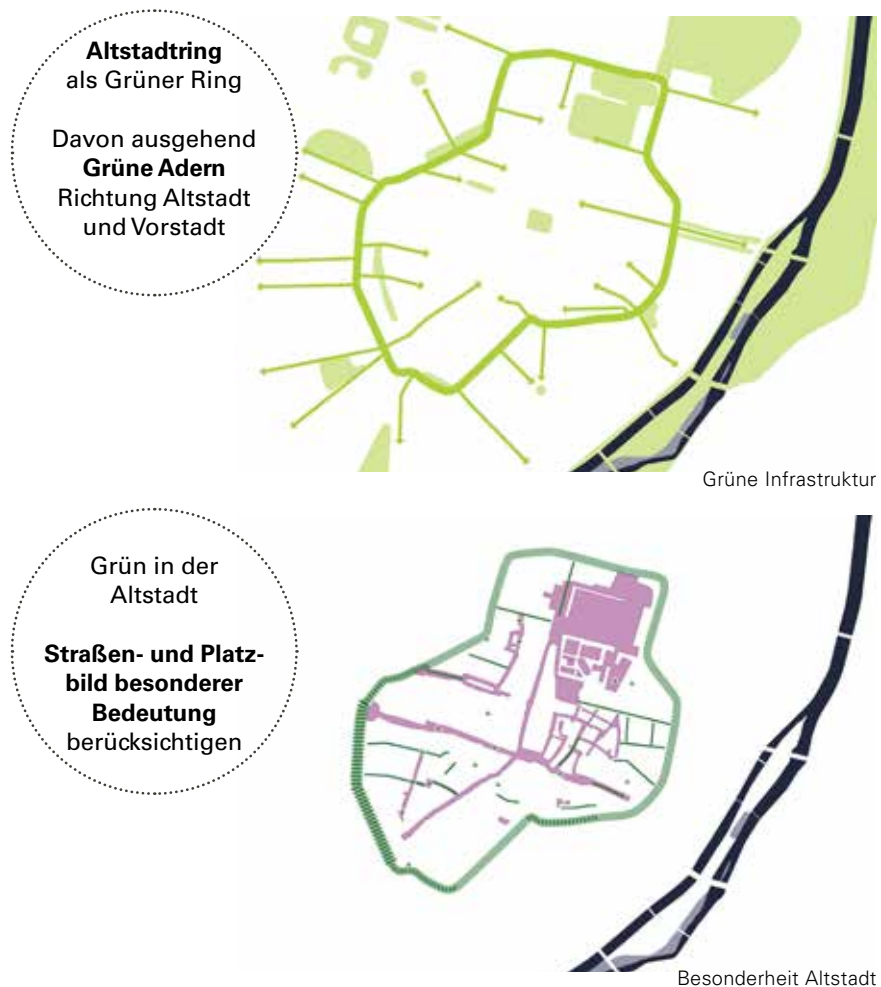
Diese sollen durch grüne Infrastrukturen miteinander vernetzt werden. Der Altstadtring übernimmt dabei als Grüner Ring eine besonders wichtige Vernetzungsfunktion. Von ihm aus gehen grüne Adern in Richtung Altstadt und Vorstadt und vervollständigen das grüne Netz.

Bäume wirken sich besonders positiv auf das Kleinklima aus. Im Sommer spenden sie Schatten und im Winter lassen Laubbäume das Sonnenlicht bis auf den Boden kommen. Sie speichern Wasser und wirken sich an heißen Tagen durch die Verdunstungskälte positiv auf ihr Umfeld aus. Aufgrund der dichten Bebauung in der Altstadt ist eine Begrünung der öffentlichen Straßenräume daher besonders wichtig.

Ebenso besteht eine positive, psychologisch wirksame Auswirkung auf den Menschen. Da in der Altstadt die histo-

rischen Gebäude und Sichtbeziehungen berücksichtigt werden müssen, bietet es sich meist an, einzelne Bäume zu pflanzen, um die Wirkung der historischen Altstadt, Sichtbezüge und Straßen- und Platzbilder mit besonderer Bedeutung nicht einzuschränken, sondern durch eine gute Platzierung ggf. noch zu betonen. Wenn eine Baumpflanzung aufgrund des historischen Kontextes nicht möglich ist, soll nach Möglichkeit auf andere Elemente der grünen Infrastruktur (Pflanzbereiche, Beete, mobiles Grün) oder auch Verdunstungsflächen zurückgegriffen werden. In der Maximilianstraße und am Altstadtring soll jeweils nach historischem Vorbild eine Allee entstehen. Ziel ist es, eine resiliente Residenzstadt zu entwickeln.

Ausgehend von der Analyse besteht der Bedarf, vor allem im Straßenraum der umliegenden Vorstadt sowie in der

















Teilkarte Grüne und Blaue Infrastruktur: Fokus Grün

**Maßnahmen**

-  Vervollständigen mehrreihige Allee Sonnenstraße nach historischem Vorbild
-  Nachpflanzungen im Altstadtring
-  Übergeordnetes Ziel: Altstadtring als Grüner Ring (Alleengürtel)
-  Grüne Infrastruktur im Straßenraum der Altstadt mit hoher Dringlichkeit (unter Berücksichtigung historischer Bezüge)
-  Punktuelle grüne Infrastruktur in der Altstadt (unter Berücksichtigung historischer Bezüge)

-  Grüne Infrastruktur im Straßenraum der Vorstadt mit hoher Dringlichkeit
-  Grüne Infrastruktur im Straßenraum der Vorstadt mit mittlerer Dringlichkeit

**Bestand**

-  Bestandsbäume
-  Bestehendes Naturdenkmal (Baum)
-  Grünflächen

Altstadt auch auf Plätzen grüne Infrastrukturen zu entwickeln. Dabei wird in der nebenstehenden Karte in hohe und mittlere Dringlichkeit unterschieden. Straßen, die mit einer hohen Dringlichkeit gekennzeichnet sind, weisen im Bestand keine Begrünung auf und befinden sich laut Stadtklimaanalyse in bioklimatisch ungünstigen Situationen. Ziel ist es, ein flächendeckendes Netz an grüner Infrastruktur zu entwickeln, wobei möglichst in jeder Straße Elemente der grünen Infrastruktur integriert werden sollten. Der Altstadtring spielt dabei eine besondere Rolle und soll als durchgehend grüner Ring entwickelt werden.

Bei Umbau oder Neuanlage von Sparten sollte eine Bündelung der Leitungen im Untergrund wichtiges Ziel sein, um spartenfreie Flächen im Straßenraum und damit Baumpflanzungen zu ermöglichen. Wenn technische Belange der Umsetzung von Baumpflanzungen entgegenstehen, sollten Lösungen entwickelt werden diese dennoch integrieren zu können. Bei der Baumartenwahl sollten grundsätzlich klimaresiliente Arten gewählt und bei Straßen und Alleen abhängig vom Ort auch teilweise innerhalb einer Straße unterschiedliche Baumarten gemischt werden. Eine Ausnahme bildet die Allee der Maximilianstraße. Hier sollte nach historischem Vorbild nur eine Baumart verwendet werden.

Nicht nur im Freiraum sondern auch an Gebäuden kann durch grüne Infrastrukturen eine kleinklimatische und ökologische Aufwertung erzielt werden. Fassadenbegrünungen wirken positiv auf das Stadtklima. Sie binden Staub, schützen vor Überhitzung an heißen Tagen und tragen zur ökologischen Aufwertung bei. Ebenso bestimmen sie maßgeblich die Qualität des Straßenbildes.

Im Hinblick auf den Klimawandel soll nach Möglichkeit immer auch eine blaue Infrastruktur bei der Um- oder Neugestaltung von Straßen, Plätzen und Grünflächen integriert werden. Von offenen Wasserflächen geht Verdunstungskälte aus, darüber hinaus besteht eine positive, psychologisch wirksame Auswirkung auf den Aufenthaltskomfort.

Die hohe Flächenversiegelung in der Innenstadt führt bei Starkregenereignissen zu einem erhöhten Oberflächenabfluss. Die Förderung von vielen kleinen Speicherräumen am Boden und auf Dächern führt nach dem Prinzip „Schwammstadt“ zur Speicherung und Versickerung und erhöht zugleich die Verdunstung. Ziel ist es, bei jeder Planung Retentionsräume und versickerungsoffene Flächen zu schaffen, auch im Straßenraum.

Offene Wasserelemente und Brunnen tragen zu einer Belebung des Ortsbildes bei und erhöhen die Aufenthaltsqualität. Ebenso wirken Brunnenanlagen durch das Wasserrauschen positiv bei einer Verlärmung von Flächen, da sie das störende Geräusch übertönen. Besonders im Altstadtbereich bestehen bereits viele große und kleine Brunnenstandorte, die in der direkten Umgebung zur Abkühlung und einer guten Aufenthaltsqualität beitragen. Neben der Neuanlage von Wasserelementen besteht großes Potential auch

in der Öffnung von Stadtbächen. Ziel ist, die positiven Effekte von offenen Wasserelementen und Brunnen im gesamten Innenstadtbereich zu verteilen und so zu einem angenehmen Mikroklima beizutragen.

Insgesamt kann durch die Implementierung einer großen Anzahl grüner und blauer Infrastrukturen in der Altstadt und der Vorstadt das Mikroklima verbessert, eine ökologische Aufwertung erreicht und die Erholungs- und Aufenthaltsqualität sowie die Ortsidentität gestärkt werden.



Bestehende blaue Infrastruktur in München leisten einen Beitrag zur Abkühlung

- links oben: Nornenbrunnen am Maximiliansplatz - Eschenanlagen
- links unten: Wasserelement am St.-Jakobs-Platz
- rechts oben: Wasserelement am Stachus
- rechts unten: Brunnen im Innenhof Radspieler







Teilkarte Grüne und Blaue Infrastruktur: Fokus Blau

**Maßnahmen**

- Neue Grünflächen mit hoher bioklimatischer Bedeutung
- Öffnung Stadtbach oder Wasserlauf mit potentielltem Wirkungsbereich
- Integration blauer Infrastruktur und Verbesserung des Regenwasserrückhaltevermögens bei diesen Maßnahmen vorrangig prüfen

- unterirdischer Verlauf Stadtbach
- großer Brunnen
- kleiner Brunnen

**Bestand**

- Grünfläche mit sehr hoher bioklimatische Bedeutung
- Klimatische Wirkung Isar
- oberirdischer Verlauf Stadtbach



## Teilkarte Dachflächen

Begrünte Dächer wirken sich kleinklimatisch positiv aus (Verdunstungsleistung), wirken als Retentionsflächen, leisten einen Beitrag zur Biodiversität und erschließen als Dachgärten zusätzliche Potentiale der freiräumlichen Nutzung. Als Dachgärten sind sie Teil der Freiraumentwicklung. Sie können ortsbildprägend und damit identitätsstiftend sein und als multicodierte Räume fungieren. Auch Fassadenbegrünungen leisten einen Beitrag zur Abkühlung sowie zur Artenvielfalt und prägen das Straßenbild.

Die Freiflächengestaltungssatzung der Stadt München schreibt für Flachdächer ab einer Größe von 100 Quadratmeter eine Dachbegrünung grundsätzlich fest. Gesichert ist damit eine extensive Begrünung. Das Freiraumquartierskonzept sieht vor, bei Neubauten zusätzlich auch die Umsetzung einer intensiven Dachbegrünung zu prüfen. Bei bestehenden Gebäuden soll zudem, insbesondere bei öffentlichen Gebäuden, geprüft werden, ob eine nachträgliche intensive Begrünung umgesetzt werden kann (z.B. Zugänglichkeit / Statik). Gemäß Freiflächengestaltungssatzung ist auch eine Fassadenbegrünung für geeignete Außenwände vorgegeben. Dies sollte im Umgriff des Freiraumquartierskonzeptes sowohl durch Fassadenvorpflanzungen, als auch flächig erfolgen.

### Altstadt

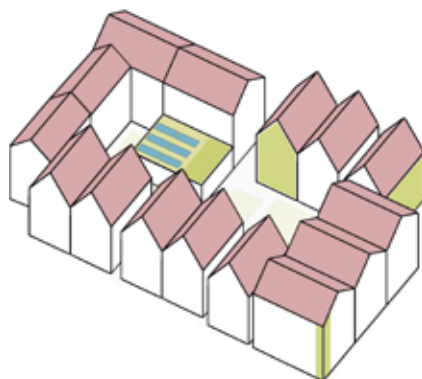
Die Münchner Altstadt weist eine historische Bausubstanz auf, die maßgeblich zum ortstypischen Charakter und zur Identität beiträgt. Diese Besonderheit ist sowohl innerhalb der Altstadt als auch über Blickachsen von außerhalb sichtbar und erlebbar. Besonders ortstypisch sind hierbei die Dachflächen. Diese meist ziegelgedeckten, traufständigen Sattel- und Walmdachformen sind vor allem aus der Sicht von Oben, also von Aussichtspunkten sichtbar. Entsprechend nimmt die Münchner Altstadt hinsichtlich potentieller Gründächer eine Sonderrolle ein. Der Charakter und somit die bauliche Struktur steht im Vordergrund, weshalb der Ensemble- und Denkmalschutz bei der Dachgestaltung zu berücksichtigen ist. Da die meisten Gebäude eine geneigte Dachfläche

aufweisen, bestehen in der Altstadt nicht viele Potentiale für eine Dachbegrünung. Besteht die Möglichkeit, ein vorhandenes Flachdach zu begrünen oder im Rahmen eines Neubaus eine neue Dachbegrünung herzustellen, ist diese nach Möglichkeit der Öffentlichkeit zugänglich zu machen oder im Falle einer Wohnnutzung als Erholungsfläche für Bewohner\*innen zu entwickeln. Dabei ist eine ruhige, homogene und weder reflektierend noch spiegelnde Gestaltung zu verfolgen. Die Errichtung von Solaranlagen in der Altstadt ist sorgfältig mit dem Ensemble- und Denkmalschutz abzuwägen. Solaranlagen sollten nicht aus Perspektive der Fußgänger\*innen oder von Aussichtspunkten sichtbar sein, weshalb sich vorwiegend Innenhöfe und vergleichbare nach innen orientierte Situationen anbieten. Bei Errichtung von Solaranlagen auf Dachflächen sind diese mit einer Dachbegrünung zu kombinieren.

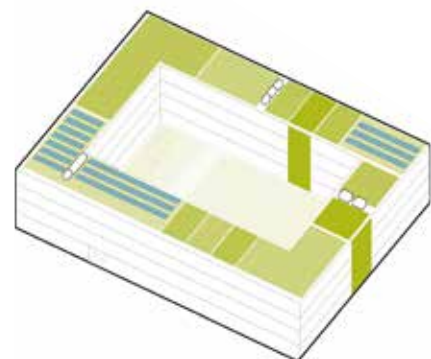
### Vorstadt

Auch in der Vorstadt ist in Teilbereichen der Ensembleschutz zu berücksichtigen und die Dachlandschaft vorwiegend von Satteldächern bestimmt. Diese bieten wenig bis keine Möglichkeit zur Begrünung. Bei Neuplanungen oder Ausbauten der Gebäude ist eine Dachbegrünung nach Möglichkeit vorzusehen. Vereinzelt befinden sich in der Vorstadt Solitärbauten mit Flachdach, auf denen eine Dachbegrünung möglich wäre (siehe Einzelpotentiale). Sind auf Dachflächen Solaranlagen vorgesehen, sollen diese mit einer Dachbegrünung kombiniert werden. Wobei es bei Wohnnutzung Ziel ist, auf diesen

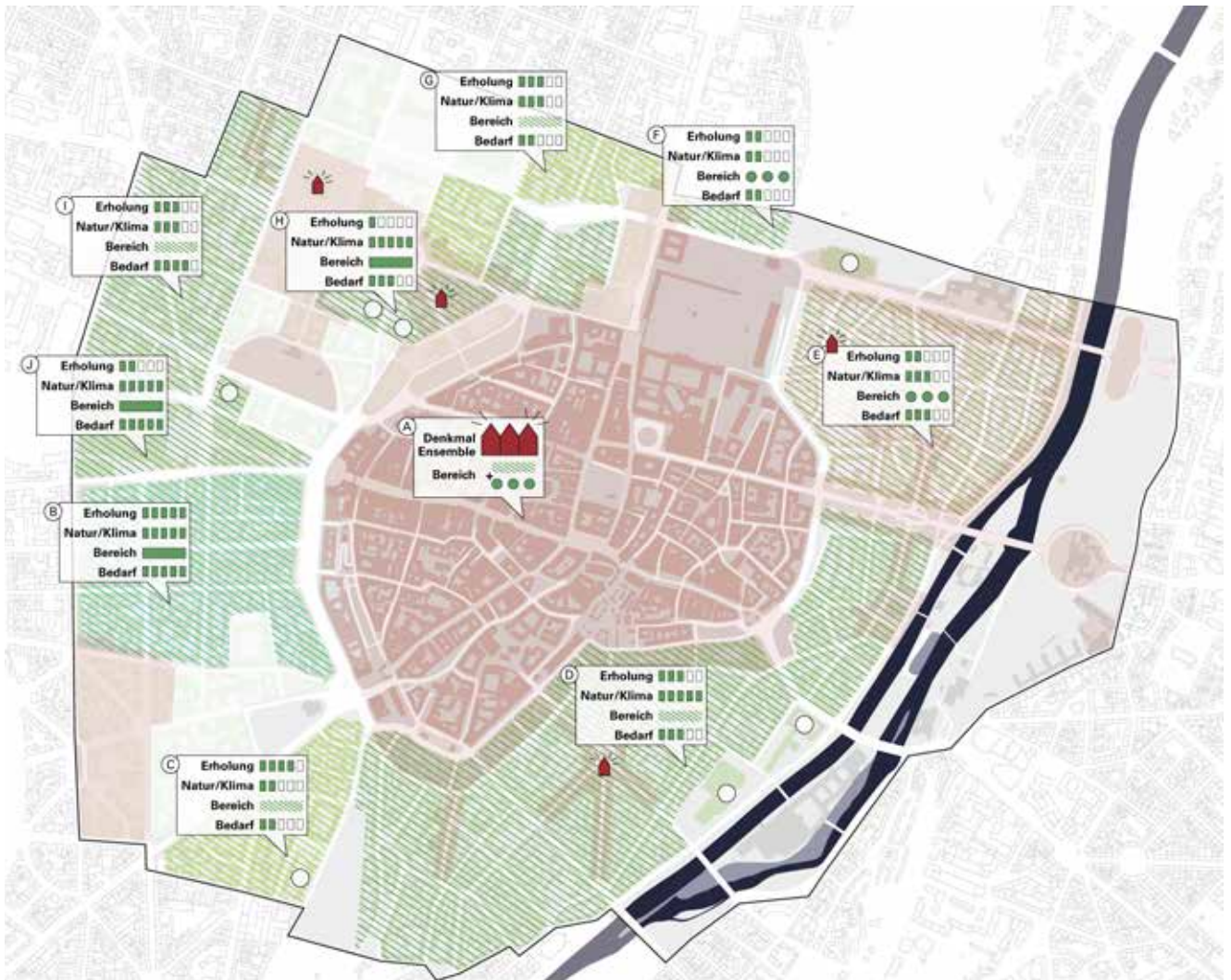
Gebäuden eine Dachbegrünung herzustellen bzw. diese als gemeinschaftliche Grünflächen und Dachgärten zu entwickeln. Damit kann der teils defizitären Freiraumversorgung innerhalb der Quartiere begegnet werden.



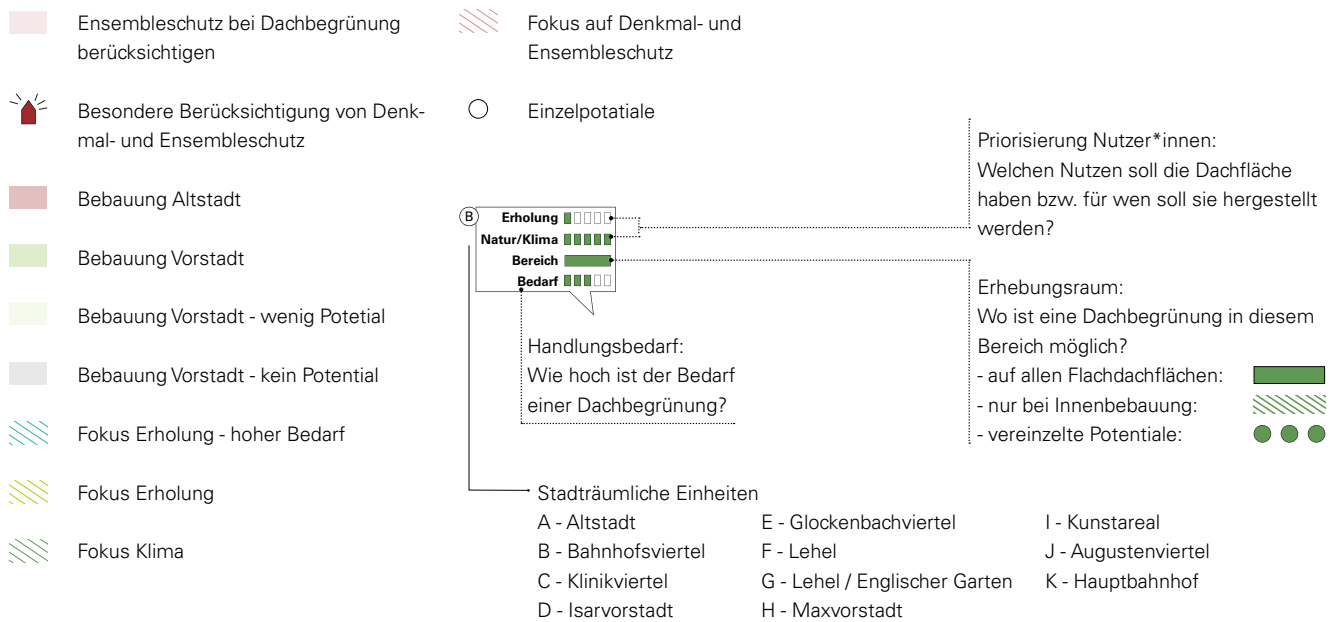
Dachfläche Altstadt



Dachfläche Vorstadt



Teilkarte Dachflächen



## Teilkarte Innenhöfe

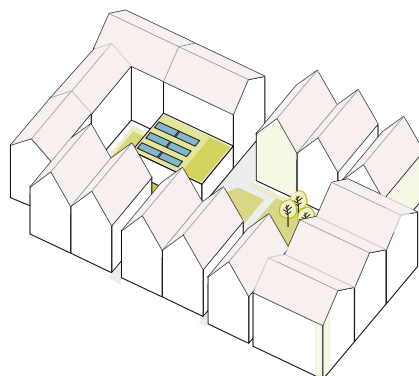
Begrünte und gemeinschaftlich nutzbare Innenhöfe bilden einen wichtigen Baustein der Erholungsvorsorge und tragen zur Lebensqualität in der Stadt bei. Sie sind im Sommer oft gut verschattet und können angenehm kühle Bereiche sein. Begrünt gestaltet tragen Innenhöfe zudem zur Klimaanpassung und ökologischen Aufwertung bei. Öffentlich zugänglich bilden sie wichtige Bausteine der Freiraumentwicklung und -vernetzung und können zur Ortsidentität beitragen.

Ziel des Freiraumquartierskonzeptes ist zum einen die Sicherung bestehender öffentlicher Innenhöfe und innenliegender Grünstrukturen sowie die Integration weiterer Innenhöfe, vor allem im Altstadtbereich, in das öffentliche Freiraumsystem. Zum anderen ist eine Begrünung und Entsiegelung privater Innenhöfe als Beitrag zur Klimaanpassung und ökologischen Aufwertung vorgesehen. Hierbei steht bei Wohnnutzung die Erholungsfunktion und bei Nicht-Wohnnutzung die klimatische und ökologische Funktion im Vordergrund. Wobei auch bei gewerblicher Nutzung Aufenthaltsbereiche integriert werden sollten. Je nach bestehender Freiraumversorgung wurde der Handlungsbedarf in hoch und mittel eingeteilt.

Generell ist eine Öffnung von Schulhöfen und Schulsportplätzen oder sonstigen nutzungsgebundenen Innenhöfen zu prüfen, da hierdurch, abseits der Kernnutzungszeiten, ein Beitrag zur Freiraumversorgung geleistet werden kann. Dies ist in der dichten Innenstadt ein wichtiges Ziel. Es bestehen gleichzeitig teilweise große Bedenken, da ein hoher personeller Aufwand, Unterhaltungsfrage und Haftungsproblematik geklärt werden müssen. Daher ist das Ziel der Öffnung für jeden Einzelfall zu untersuchen und unter Einbeziehung aller Beteiligten zu entscheiden. Im Bereich der Altstadt ist eine Prüfung der Öffnung von Schulhöfen zur außerschulischen Nutzung außerhalb der Schulöffnungszeiten beispielsweise für die Städtische Salvator-Realschule (b35) und das Theresia-Gerhardinger-Gymnasium (b36) vorgesehen.

### Altstadt

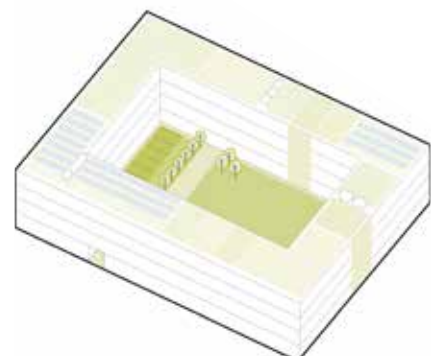
In der Altstadt ist durch das Gassen- und Passagensystem, das den Charakter der Münchner Altstadt prägt, bereits eine Vielzahl an Höfen in das Freiraumsystem eingebunden. Trotz dichter Bebauung und der bereits früh erfolgten Nachverdichtung der Innenhöfe besteht in der Altstadt weiterhin ein Potential, öffentliche Zugänge zu ermöglichen, Innenhöfe einer grünen Entwicklung zuzuführen und sie somit in das Freiraumnetz einzubeziehen. Damit kann durch Aufgreifen des historischen Elements der grünen Innenhöfe ein weiterer Betrag zur Verbesserung des bestehenden Defizits in der Freiraumversorgung der Altstadt geleistet werden. Besonders in der Altstadt bestehen öffentliche oder kulturelle Einrichtungen, bei denen eine Öffnung der Innenhöfe zu prüfen ist. Auch wenn bereits einige Innenhöfe Teil des öffentlichen Freiraumsystems in der Altstadt sind, sind gleichzeitig viele der historischen Innenhöfe über die Jahre verloren gegangen, weshalb der Handlungsbedarf als hoch eingestuft wird. Neben der Prüfung von Öffnungs- und Begrünungsmöglichkeiten ist bei einer Neuplanung eine grüne und erholungsrelevante, nach Möglichkeit öffentlich zugängliche Innenhofgestaltung zu integrieren. Bei überwiegender Wohnnutzung kann ein untergeordneter Teilbereich des Innenhofs auch als private Freiflächen gestaltet werden. Generell ist die bestehende historische Struktur des Altstadtensembles zu erhalten und eine Bebauung von Innenhöfen und insbesondere das Schließen von Passagen zu unterbinden.



Innenhof Altstadt

### Vorstadt

In der Vorstadt liegt der Fokus auf der Entwicklung der Innenhöfe als nachbarschaftliche Erholungsflächen. Hier finden Begegnungen, Kommunikation und Integration statt und der Zusammenhalt wird gestärkt. Daher sollen Innenhöfe bei Wohnnutzung möglichst als grüne Erholungsflächen mit und für die Bewohner\*innen entwickelt werden. Besonders im südlichen Bahnhofsviertel und um die Augustenstraße ist eine Begründung der Innenhöfe als Erholungsflächen für die Bewohner\*innen zu prüfen und bei Neuplanungen prioritär miteinzubeziehen. Bei Nicht-Wohnnutzung soll eine Entsiegelung, Begrünung und öffentliche Durchwegung geprüft werden, um einen Beitrag zur Klimaanpassung, ökologischen Aufwertung sowie zur Freiraumvernetzung zu leisten.





Innenhof Vorstadt








Teilkarte Innenhöfe


 Hoher Bedarf:  
Bei Wohnnutzung grüne Erholungsflächen für Bewohner\*innen herstellen oder  
Bei Nicht-Wohnnutzung Entsiegelung, Begrünung und öffentliche Durchwegung

 Mittlerer Bedarf:  
Bei Wohnnutzung nach Möglichkeit grüne Erholungsflächen für Bewohner\*innen herstellen oder  
Bei Nicht-Wohnnutzung nach Möglichkeit Entsiegelung, Begrünung und öffentliche Durchwegung

 Hoher Bedarf:  
Nach Möglichkeit grüne Innenhöfe mit hoher Aufenthaltsqualität und öffentliche Durchwegung mit Begrünung herstellen

 Grüne Innenhöfe (Bestand)

 Zugängliche und repräsentative Innenhöfe in der Altstadt (Bestand)

 Maßnahme zu Prüfung öffentlicher Durchwegung mit Aufenthaltsfunktion in Innenhöfen

**Verortung der Maßnahmen**

- b25** Alte Akademie
- b25** Erzbistum
- b27** bei Theatinerkirche
- b28** Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege
- b29** Amt für Stadtplanung und Bauordnung
- b30** Rathaus
- b31** Pädagogisches Institut
- b32** Residenz
- b33** Stadtkämmerei
- b34** Referat für Arbeit und Wirtschaft
- b35** Städtische Salvator-Realschule
- b36** Theresia-Gerhardinger-Gymnasium
- b37** Oberanger 31-33
- b38** Designschule / Feuerwehr
- c36** LMU Klinikum Innenstadt
- c37** Uniklinikum Maistraße



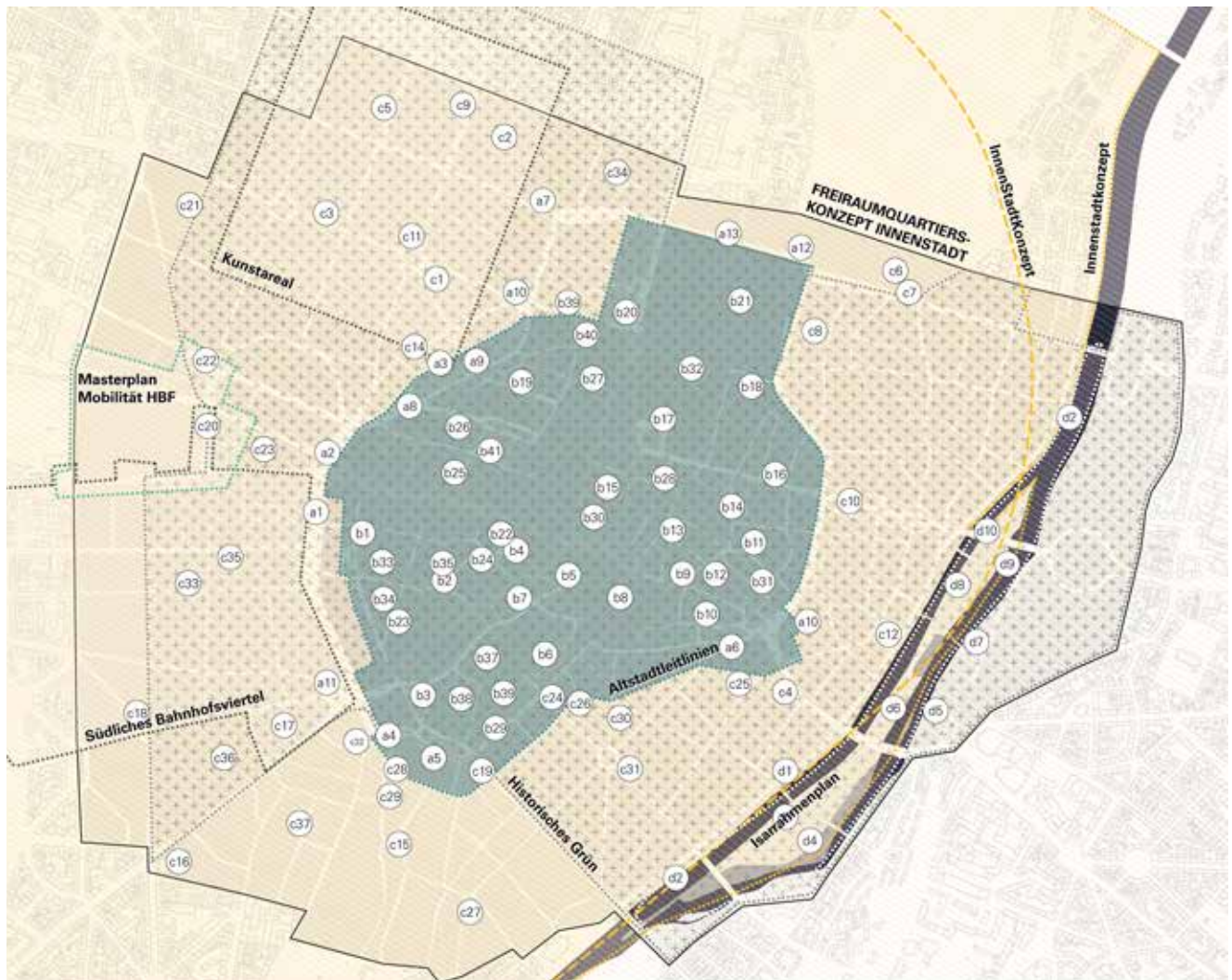
# 4 Umsetzung



## Bestehende Planungen

Für die Innenstadt wurden bereits mehrere Konzepte, sozialräumliche Studien und Leitlinien erarbeitet, die auch weiterhin bestehen und in Planungen einbezogen werden müssen. Hierzu zählen allen voran das Konzeptgutachten Freiraum M 2030 mit allen relevanten Schlüsselprojekten, in dessen Rahmen auch das hier vorliegende Freiraumquartierskonzept erarbeitet wird, der Stadtentwicklungsplan STEP 2040, aber auch das Innenstadtkonzept (von 2006), das Konzept Südliches Bahnhofsviertel, der Isarraahmenplan, die Altstadtleitlinien, Maßnahmen am Kunstareal, die Untersuchung Historisches Grün sowie die sich noch in der Erstellung befindlichen Projekte „Autofreie Altstadt“ und Masterplan Mobilität Hauptbahnhof. Des Weiteren gibt es mehrere Beschlüsse und laufende Überlegungen zu Teilbereichen. Diese Konzepte, Planungen und Beschlüsse sind in die Erstellung des Freiraumquartierskonzept eingeflossen und sind in der weiteren Planung und Umsetzung der Maßnahmen ebenfalls zu berücksichtigen. Das Innenstadtkonzept wird ab 2022 im Sinne des Handlungsraumansatzes fortgeschrieben. Die Ergebnisse des Freiraumquartierskonzeptes werden darin integriert.

Der nebenstehende Plan zeigt die bestehenden großräumlichen Konzepte und Untersuchungen in der Altstadt und der Vorstadt und verdeutlicht, welche Maßnahmen des Freiraumquartierskonzept sich mit diesen überlagern. Die folgende Tabelle listet die wichtigsten Beschlüsse und Planungen sowie die entsprechenden Maßnahmen aus dem Freiraumquartierskonzept auf. Mit Hilfe des Plans und der Tabelle wird bei der zukünftigen Konkretisierung und Umsetzung der Maßnahmen schnell ersichtlich, welche Rahmenbedingungen und vorhergehende Planungen berücksichtigt und einbezogen werden müssen.



Verortung bestehender Konzepte sowie Maßnahmen des Freiraumquartierskonzeptes

- InnenstadtKonzept**  
 PERSPEKTIVE MÜNCHEN  
 Leitlinien für die Münchner Innenstadt und Maßnahmenkonzept zur Aufwertung, Stadtbezirke 1,2,3 und 5 (Sitzungsvorlage Nr. 02 - 08 / V 08288, 26.07.2006)
- InnenStadtKonzept**  
 Altstadt mit Verflechtungsraum (Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 04343, 25.11.2021)
- Freiraum M 2030**  
 Konzeptgutachten (2015)
- Südliches Bahnhofsviertel**  
 Konzeptstudie "Maßnahmenkonzept zur Stärkung des Wohnens im Südlichen Bahnhofsviertel" (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 06429, 06.07.2016)
- Isarraumplan**  
 Stadt und Fluss – Rahmenplanung innerstädtischer Isarraum Sachstand und weiteres Vorgehen (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / 13421, 26.06.2019)
- Altstadtleitlinien** (2015)
- Historisches Grün** in München (2020)
- Kunstareal** München
- Masterplan Mobilität Hauptbahnhof** (laufend)
- Freiraumquartierskonzept** mit Verortung der Maßnahmen
- (a1)

<b>Relevante Beschlüsse (Auszug)</b> Sachstand: 08.12.2021	<b>Maßnahmennummer Freiraumquartierskonzept</b>
<p>PERSPEKTIVE MÜNCHEN</p> <p>* Leitlinien für die Münchner Innenstadt und Maßnahmenkonzept zur Aufwertung, Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 22.10.2003:            Grün – Freiflächenkonzept – Entwicklungsbereiche:            - Maximiliansplatz            - Platz der Opfer des Nationalsozialismus            - Marstallplatz            - Isartorplatz            - Tal            - Blumenstraße            - St. - Jakobs - Platz            - Sattlerstraße            - Rindermarkt            - Oberanger            - Sendlinger-Tor-Platz            - Herzog-Wilhelm-Straße            - Karlsplatz            - Bahnhofsvorplätze            - Alter Botanischer Garten</p> <p>* Leitlinien für die Münchner Innenstadt und Maßnahmenkonzept zur Aufwertung Stadtbezirke 1,2,3 und 5, Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 19.07.2006 (Sitzungsvorlage Nr. 02 - 08 / V 08288)</p> <p>* Fortschreibung Innenstadtkonzept, Teilbereich Südliches Bahnhofsviertel, Ergebnisse der Konzeptstudie „Maßnahmenkonzept zur Stärkung des Wohnens“ 2. Stadtbezirk Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt, Bekanntgabe in der Sitzung des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 06.07.2016 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 06429)</p> <p>* PERSPEKTIVE MÜNCHEN – Handlungsräume der Stadtentwicklung, Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 10.10.2018 (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 12592)</p> <p>* Integriertes Handlungsraumkonzept Münchner Innenstadt, Fortschreibung des Innenstadtkonzepts Finanzierung des städtebaulichen Eigenanteils Sonderfonds „Innenstädte beleben“, EU-Innenstadt-Förderinitiative (REACT-EU EFRE Bayern), Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 25.11.2021 (Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 04343)</p>	<p>a3, a9            c13            b18            a10            b9            -            -            b4            b5            b3            a11            b1            a2            c20, c22            -</p> <p>c33, c35</p>
<p>Freiraum M 2030</p> <p>* Konzeption zur langfristigen Freiraumentwicklung „Freiraum M 2030“, Beschluss der Vollversammlung vom 16.12.2015 (Sitzungsvorlage-Nr.: 14-20 / V 04142)</p> <p>* Konkretisierung der Konzeption „Freiraum M 2030“, Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 25.07.2018 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 11379)</p> <p>* Einbindung und weitere Umsetzung der Konzeption „Freiraum M 2030“ - Leitlinie „Freiraum“ und Schlüsselprojekte in Verbindung mit Städtebauförderung, Personal- und Sachmittelbedarf, Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 27.11.2019 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 16341)</p>	<p>alle            Maßnahmen</p>





<b>Relevante Beschlüsse (Auszug)</b> Sachstand: 08.12.2021	<b>Maßnahmennummer Freiraumquartierskonzept</b>
„Autofreie Altstadt“ - Parkraumkonzept Innenstadt, Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 16.12.2020 (Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 01977)	-
Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München, Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 19.02.2020 (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 15439)  Nahmobilität in München - Konzeption und weiteres Vorgehen, Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 24.07.2013 (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 12380)	alle Maßnahmen (außer Grünflächen, Dächer und Innenhöfe)
Mobilitätsstrategie 2035, Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 23.06.2021 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 03507)	alle Maßnahmen (außer Dächer)
Radentscheid und Altstadt-Radring  * Bürgerbegehren „Altstadt-Radring“, Bürgerbegehren „Radentscheid“, Umsetzung - Teil I, Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 18.12.2019 (Sitzungsvorlage Nr. 14 – 20 / V 15585)  * Antrag zur dringlichen Behandlung im Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung am 05.02.2020, Umsetzung des Radbegehrens komplett vorstellen, Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 04.03.2020 (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 17708)  * Quartalsbeschluss zur Umsetzung des Bürgerbegehrens Radentscheid, 3. und 4. Maßnahmenbündel, Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 30.09.2020 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 01458)  * Radschnellweg Münchner Norden, Abschnitt 1 (Altstadt-Radring) im 1. Stadtbezirk Altstadt - Lehel und im 3. Stadtbezirk Maxvorstadt, Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 21.07.2021 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 02721)  * Sachstandsbericht 2021 zum Radentscheid und Altstadt-Radring, 09/2021, Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 28.07.2021 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 03509)	a1 - a14
Studie „Älter werden in München“, Abschlussbericht, Bekanntgabe in der Sitzung des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 15.04.2015 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 02540) (Beschluss in 2021 / 2022)	alle Maßnahmen
Isarraumplan: Stadt und Fluss – Rahmenplanung innerstädtischer Isarraum  * Sachstand und weiteres Vorgehen, Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 26.06.2019 (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / 13421)  * Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung, Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 10.04.2019 (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 13255)	d1 - d10
Kunstareal München - Kunst, Kultur, Wissen, Sachstandsbericht 2017 und Fortführung Koordination Kunstareal und Finanzierung, Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 23.11.2017 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 09501)	c2, c9, c19

<p>Masterplan Hbf Neubau Hauptbahnhof München, Sachstand und Masterplan Mobilität, Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 23.06.2021 (Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 02464)</p>	c20
<p>Tal Maßnahmenbeschluss Autofreie Altstadt: Tal, Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 19.11.2020 (Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 00457)</p>	b9
<p>Max-Joseph-Platz * Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 24.01.2018 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20/V 01471)  * Beschluss des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 1 Altstadt-Lehel vom 19.02.2019 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 13975)</p>	b17
<p>Thomas-Wimmer-Ring (<i>derzeit im Bau</i>) Vorhabenbezogener Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2018 Hildegard-, Hochbrücken- und Neuturmstraße (Änderung des Bebauungsplanes Nr. 387) und Thomas-Wimmer-Ring zwischen Knöbel- und Kanalstraße (Teiländerung der Bebauungspläne Nrn. 31bc und 1376) - Satzungsbeschluss - Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 23.11.2016 (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 07509)</p>	(a6)
<p>Oskar-von-Miller-Ring (<i>derzeit im Bau</i>) Sicherheitsnachrüstung Altstadtringtunnel Ergebnis des Planungsworkshops zur Gestaltung der Freiflächen am Oskar-von-Miller-Ring und der östlichen Gabelsbergerstraße im 3. Stadtbezirk Maxvorstadt, Beschluss des Bauausschusses vom 17.09.2019 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 15143)</p>	a12
<p>Herzog-Wilhelm-Straße * Rechtskräftiger Bebauungsplan Nr. 447a vom 20.07.1971  * Aufstellungsbeschluss zum Bebauungsplan mit Grünordnung Nr.1946 vom 28.04.2004  * Verwaltungsstandorte der Landeshauptstadt München – Standortprüfung für Büroneubauten, Weiterentwicklung der Büroraumstandards und des Flächenmanagements vom 23.11.2017 (Vorlagennummer 14-20 / V 09333)  * Öffnung des westlichen Stadtgrabenbaches in der Herzog-Wilhelm-Straße, Beschluss des Bauausschusses vom 17.09.2019 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 15037)</p>	b1
<p>Sendlinger Tor Sendlinger-Tor-Platz zwischen Sonnenstraße, Oberanger und Herzog-Wilhelm-Straße im 1. Stadtbezirk Altstadt – Lehel: Umgestaltung und Herstellung der Barrierefreiheit, Beschluss des Bauausschusses vom 18.09.2018 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 11436)</p>	a11
<p>Saisonale Stadträume (Sommerstraßen) Beschluss des Mobilitätsausschusses gemeinsam mit dem Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung, dem Kreisverwaltungs Ausschuss und Bauausschuss vom 09.12.2020 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 00438) - Westenriederstraße</p>	b10
<p>Plätze und Aufenthaltsqualität, Priorisierung von Plätzen und Straßen für eine vertiefte verkehrliche und städtebauliche Betrachtung, Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 27.11.2018, (Sitzungsvorlagen Nr.: 14-20 / V 09614) - Goetheplatz - Isartor - Sendlinger Tor</p>	c16 a10 a11



<b>Weitere Orte, an denen bereits Aktivitäten und Anträge bestehen (Auszug)</b> Sachstand: 08.12.2021	<b>Maßnahmennummer Freiraumquartierskonzept</b>
Tal	b9
Odeonsplatz und Ludwigstraße	b20
Westenrieder Straße	b10
Holzplatz	c15
St.-Anna-Platz	-
Südliches Bahnhofsviertel: Landwehrstraße und Schwanthaler Straße	c33, c35
Mariannenplatz	(c12)
Max-Joseph-Straße, Maximiliansplatz	a9
Marstallplatz	b18
Hackenplatz	b2
Klinikviertel	c36, c37
Prannerstraße	b19
Laufende bzw. geplante Forschungsprojekte: - Just nature - Grüne Stadt der Zukunft II	







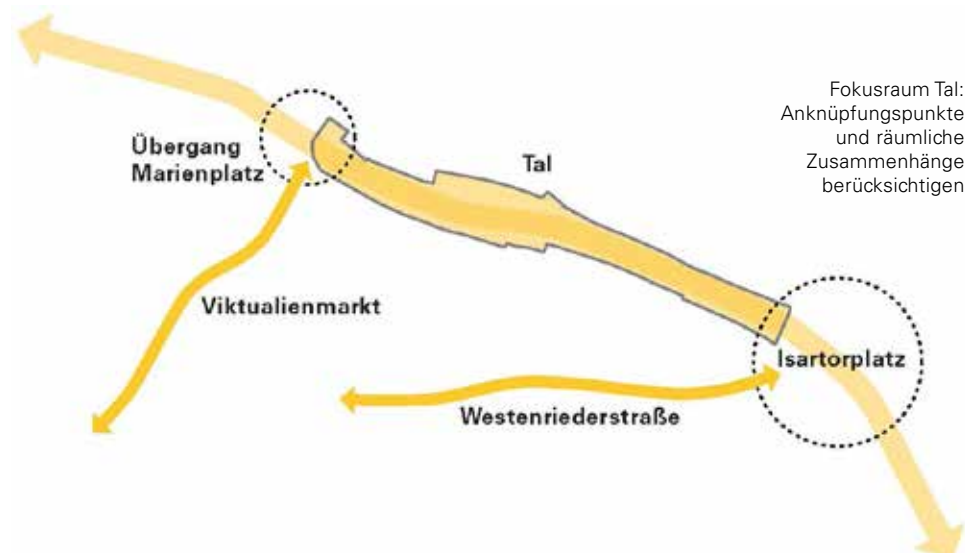
## Fokusräume

Die vertiefende Betrachtung von Teilräumen zielt auf die konkrete Ausformulierung planerischer Ansätze. Dabei soll jeweils die Machbarkeit überprüft und die Zielsetzung konkretisiert werden. Zu den gewählten Fokusräumen bestehen bereits vielfältige politische Aufträge, die aktuelle Themendiskussionen enthalten. Ihre Entwicklung wird eine Signalwirkung für die Freiräume der Innenstadt entfalten.

Allen Fokusräumen gemeinsam ist die hohe Dichte an Nutzungsansprüchen, die sich sowohl aus verkehrlichen und freiräumlichen, als auch privaten Nutzungen wie Gastronomie und Handel ergeben. Ziel ist, mehr Vielfalt und multifunktionale, konsumfreie Räume zu entwickeln. Multifunktional bedeutet, dass Räume auch ökologisch sind, einen Beitrag zum Arten- und Biotopschutz in der Stadt leisten sowie Versickerung von Regenwasser und mikroklimatisch ausgleichende Maßnahmen integriert sind. Es geht darum, bestehende Flächenverteilungen zu überprüfen, um eine attraktive, lebenswerte, inklusive, nachhaltige und zukunftsfähige Innenstadt zu sichern.

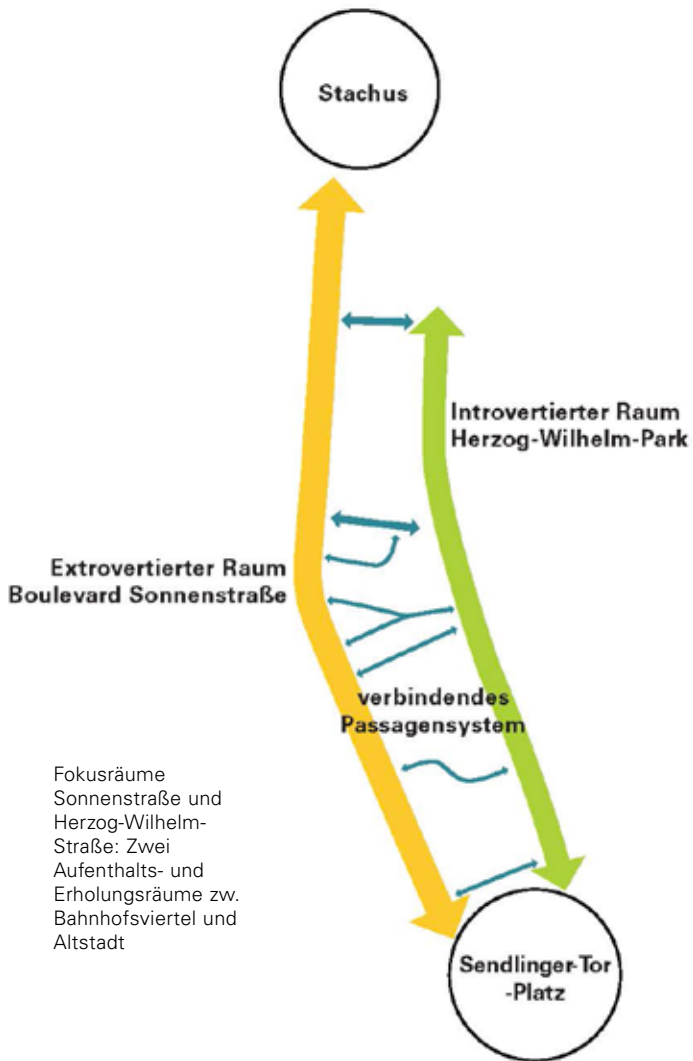


Fokusräum Tal



Fokusräum Tal:  
Anknüpfungspunkte  
und räumliche  
Zusammenhänge  
berücksichtigen





Fokusräum Sonnenstraße



Fokusräum Herzog-Wilhelm-Straße

**Fokusraum Boulevard Sonnenstraße**  
*Vom Verkehrsraum zum Boulevard*

Der Altstadtring hat mit den dort angegliederten Plätzen und ehemaligen Stadttoren sowohl eine repräsentative, als auch eine wichtige Verbindungsfunktion zwischen Altstadt und Vorstadt. Einst durch Sckell als mehrreihige Baumallee und mit Grünflächen angelegt, ist heute die Flächeninanspruchnahme des motorisierten Individualverkehrs (MIV) und teils des öffentlichen Nahverkehrs (ÖPNV) vorherrschend. Mit dem Voranschreiten der Mobilitätswende, dem Aufheizen der Innenstädte und dem steigenden Bedarf an erholungsrelevanten Freiräumen müssen die zur Verfügung stehenden Flächen neu verhandelt werden.

Das Freiraumquartierskonzept sieht in diesem Bereich eine Umverteilung der Flächenanteile vor. Der, der Altstadt zugewandte Teil der Sonnenstraße soll in eine „Klimaterrasse“ umgebaut werden, reine Verkehrsflächen für den MIV werden reduziert und bestehen nur noch im der Vorstadt zugewandten

Bereich. Ziel sind zusätzliche Baumpflanzungen und die Entwicklung eines Boulevards, der durch grüne und blaue Elemente zur Abkühlung beiträgt und als erholungsrelevanter Freiraum und artenreiche Grünfläche das gesamte Freiraumnetz stärkt. Diese Entwicklung betont die Qualitäten des Altstadtrings als repräsentatives Element der Stadtsilhouette und bildet das Scharnier und den Verbindungsraum zwischen der Altstadt und der Vorstadt. Dabei entstehen auch dringend benötigte Erholungsflächen für das südliche Bahnhofsviertel. Die Umgestaltung sollte im Sinne der Mobilitätswende auch dazu genutzt werden, die Tram-Infrastruktur für die Herausforderungen der nächsten Jahrzehnte zu ertüchtigen und einen barrierefreien Zugang zum Boulevard zu schaffen.

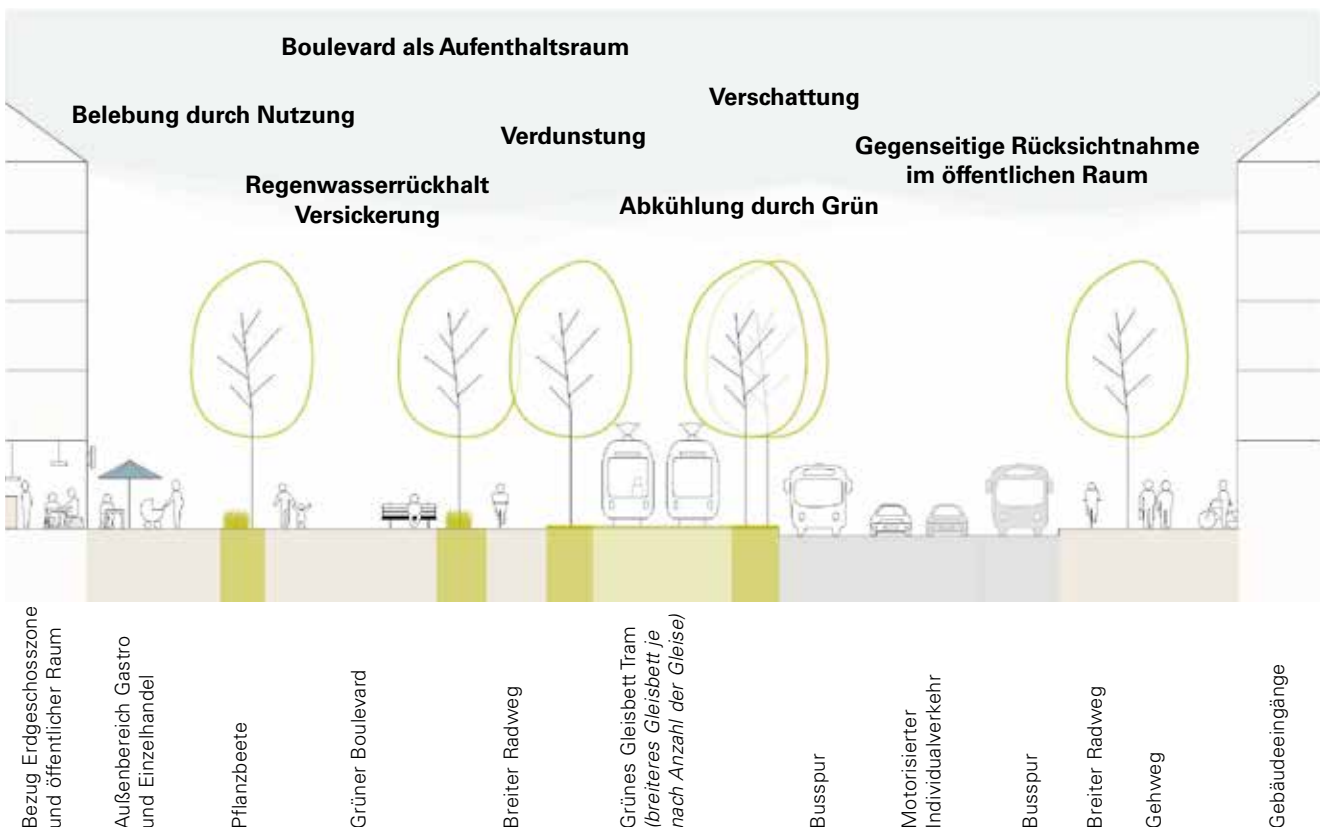
Die Verkehrsberuhigung und Gestaltung als Boulevard umfasst eine Neugestaltung der Oberflächen, die den/ die Fußgänger\*innen in den Mittelpunkt setzt und den Radfahrenden sowie dem öffentlichen Nahverkehr als Rückgrat der Mobilitätswende genug

Raum lässt. Rettungswege und notwendige Verkehre wie Anlieferungen sind über den Boulevard weiterhin möglich. In den Erdgeschossbereichen können sich durch die neuen Freiraumqualitäten und die zu erwartende steigende Frequenz, neue Nutzungen ansiedeln.

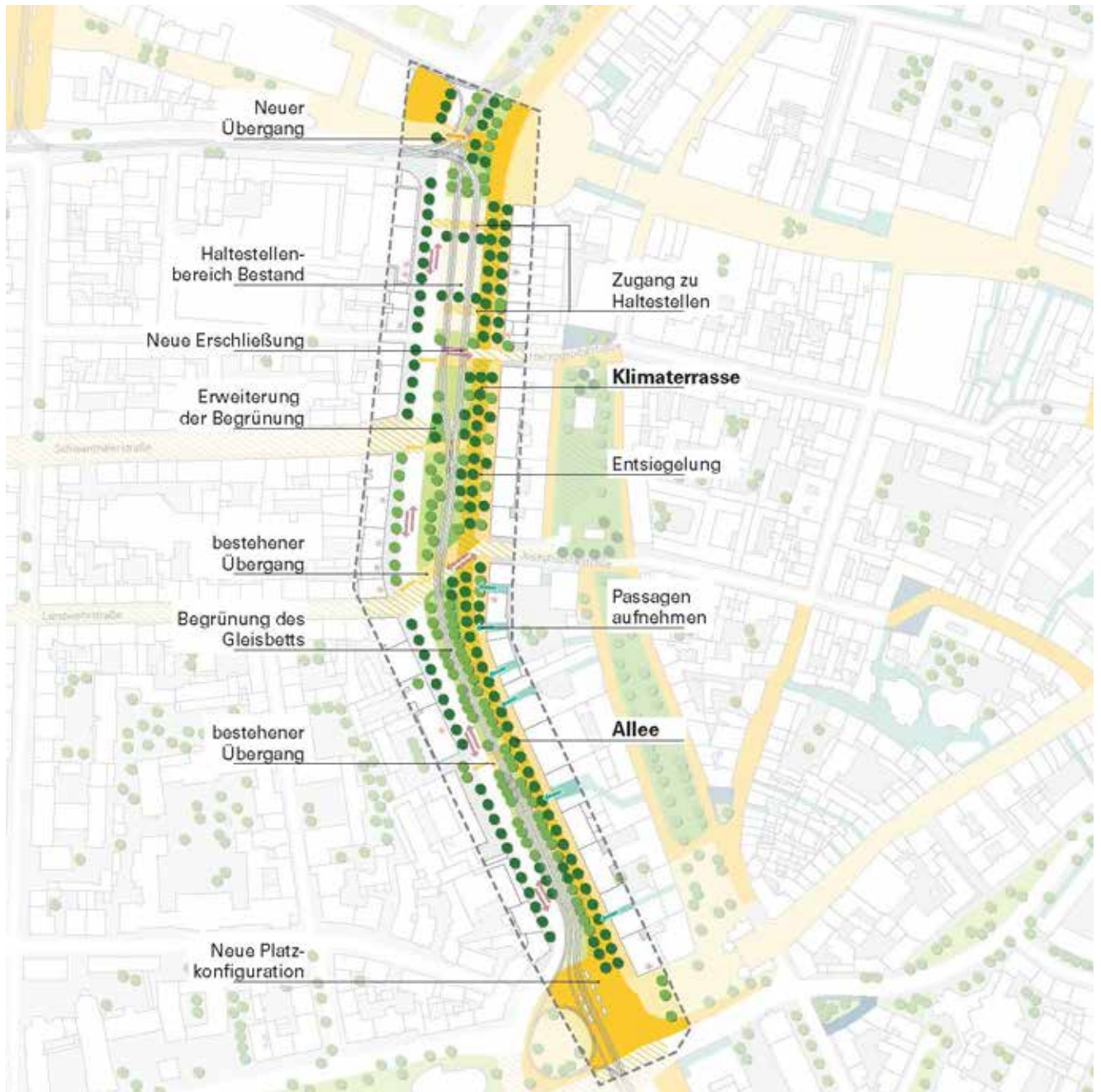
Die Entwicklung des Altstadtrings als "Freiraumring" soll schrittweise erfolgen. Da der Altstadtring derzeit einen relevanten Baustein im Verkehrsnetz Münchens darstellt, muss dieser Bereich als Voraussetzung für eine Umgestaltung verkehrstechnisch untersucht werden (Verkehrsgutachten/Verkehrskonzept).

Der neu zu gestaltende Boulevard liegt zentral zwischen Karlsplatz und Sendlinger-Tor-Platz und hatte bereits in den Planungen von Friedrich Ludwig von Sckell eine besondere Bedeutung. Die Entwicklung der Sonnenstraße als „Klimaterrasse“ bildet den ersten Schritt in der Entwicklung des Altstadtrings als Freiraum.

Schematischer Schnitt Boulevard Sonnenstraße, ohne Maßstab







Fokusraum Boulevard Sonnenstraße

- |   |   |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #FFD700; margin-right: 5px;"></span> Boulevard als Klimaterrasse mit Aufenthaltsbereichen, Gastronomieflächen, Wegeflächen, etc.</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #90EE90; margin-right: 5px;"></span> Grünflächen Konzept</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #C8E6C9; margin-right: 5px;"></span> Grünflächen Bestand</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; border-bottom: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> einheitliche Gestaltung mit Boulevard, reduzierte Geschwindigkeit</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; border-bottom: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> Passagen berücksichtigen und gestalterisch integrieren</li> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: #4CAF50; border-radius: 50%; margin-right: 5px;"></span> Bäume Bestand</li> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: #2E7D32; border-radius: 50%; margin-right: 5px;"></span> Bäume Konzept - Allee Sonnenterrasse</li> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; border-bottom: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> Gastronomienutzung</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; border-bottom: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> Verkehrsführung</li> </ul> |
|---|---|



**Fokusraum Herzog-Wilhelm-Straße**  
*Vom Konfliktraum zum Erholungsraum*

Der Herzog-Wilhelm-Park ist eine bedeutende historische Grünfläche in der Altstadt. Die Herzog-Wilhelm-Straße bzw. der bestehende Herzog-Wilhelm-Park bieten in der Altstadt neben dem Marienhof das größte Potential zur Stärkung der grünen Erholungsfunktion. Als klimaausgleichender Raum im dichten Siedlungsbereich ist die Umsetzung dieser Maßnahme von besonderer Bedeutung. Dabei bildet die Herzog-Wilhelm-Straße einen wichtigen Verbindungsraum zwischen den Altstadteingängen und Hauptfußgängerzonen und ein Scharnier in die Altstadt. Viele Passagen verbinden sie mit der Sonnenstraße.

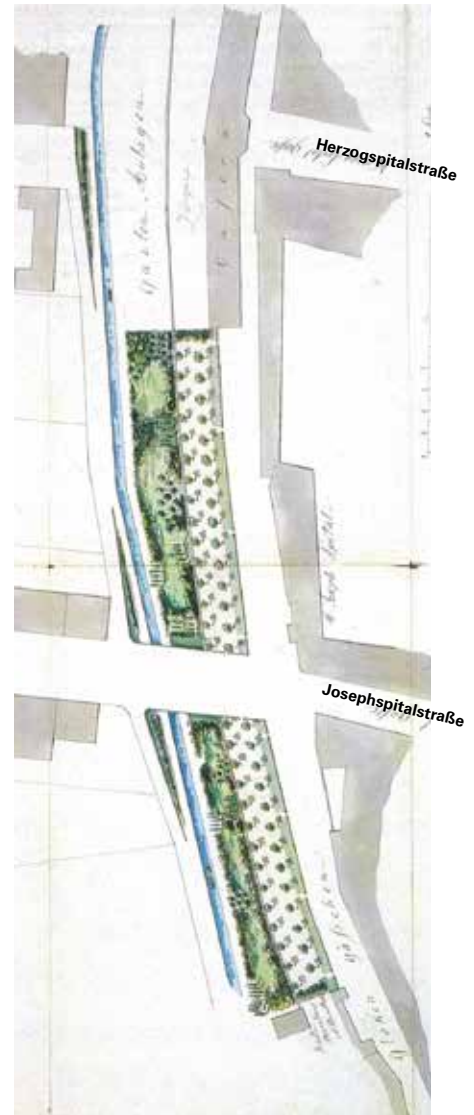
Der bestehende Herzog-Wilhelm-Park ist zu allen Seiten von Straßen- und Parkierungsflächen umgeben und liegt somit isoliert und in sich gekehrt im Stadtkörper. Ziel ist es, die Freiräume wieder an die Fassaden heranzuführen und einen Bezug herzustellen. Eine einheitliche Gestaltung von Fassade zu Fassade und eine barrierefreie Verkehrsführung schaffen einen fußgängerfreundlichen Raum. Die Verkehrsberuhigung der umgebenden Straßenflächen als Boulevard und die Erweiterung der Grünflächen erlauben es, einen zusammenhängenden attraktiven Baustein im Freiraumsystem zu schaffen.

Neben der Entsiegelung und Erweiterung der Grünfläche bildet die Offenlegung des Stadtbachs ein weiteres wichtiges Potential, die ökologische Funktion sowie die Erholungsfunktion des Parks zu erhöhen. Es kann damit sowohl eine attraktive wassernahe Grünfläche geschaffen, als auch zur Abkühlung des dichten Siedlungsbereichs beigetragen werden. Die Offenlegung des Stadtbachs wurde bereits untersucht und als machbar festgestellt.

Die Erdgeschosszonen der anliegenden Gebäudefassaden werden durch die Umgestaltung aufgewertet und es bietet sich die Möglichkeit auch neue Nutzungen anzusiedeln. Notwendige Verkehre (Anwohner- und Lieferverkehr) sind weiterhin über

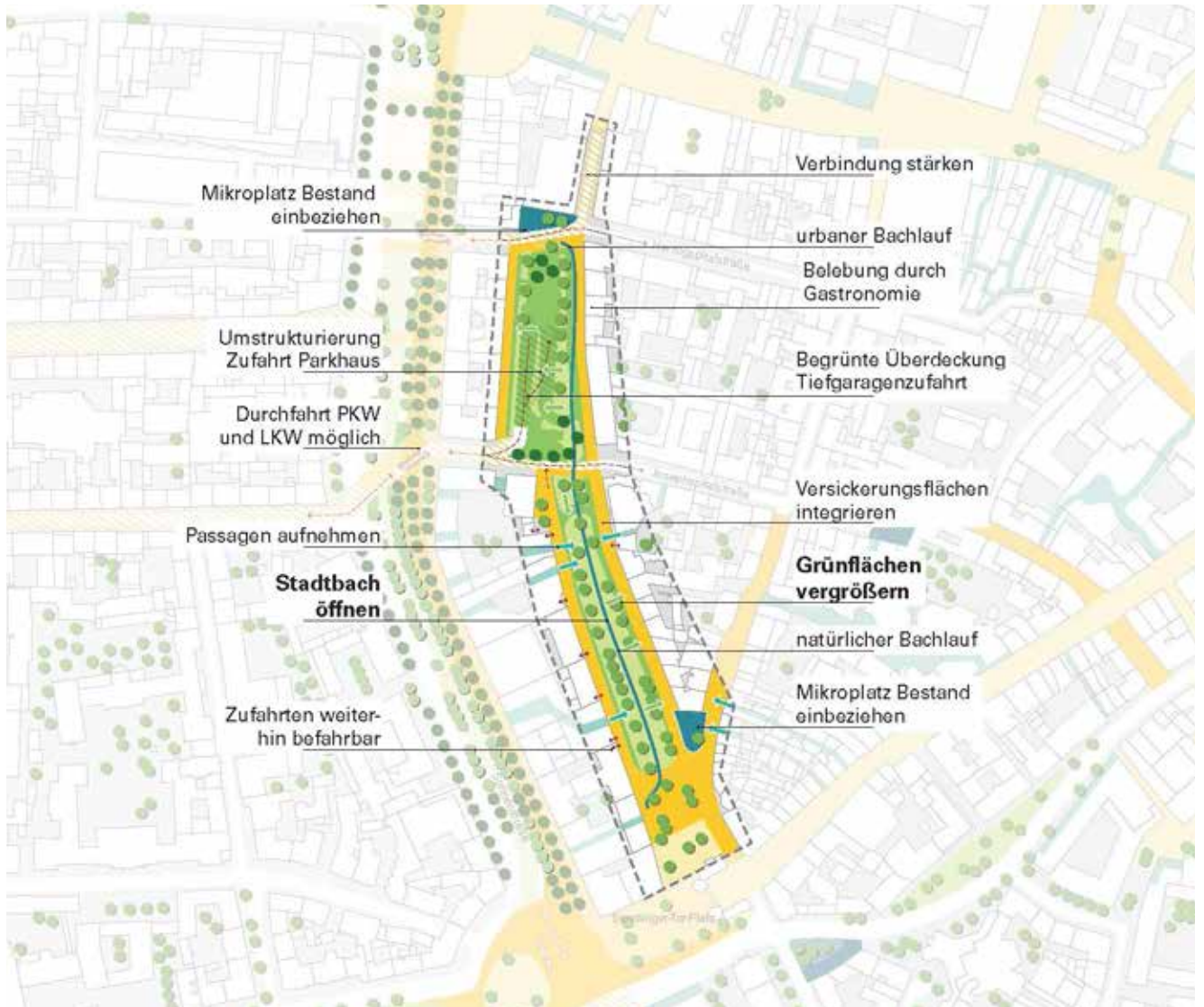
den Boulevard möglich. Nach Aufgabe der bestehenden Gebäudenutzungen innerhalb des nördlichen Teils des Grünzugs, sollen diese zurückgebaut und die Bereiche stadt- und freiraumgestalterisch in den Park integriert werden. Die bestehende Tiefgarage bzw. Tiefgaragenzufahrt wird erhalten. Die Zufahrt weist jedoch eine enorme Breite auf und stellt eine große Barriere dar. Es ist Ziel, diese zu überdachen, zu begrünen und somit in den Park zu integrieren. Der dadurch entstehende Höhenunterschied ist sinnvoll in die Freiraumgestaltung einzubinden. Die Auswirkungen einer Reduzierung des Verkehrs auf das notwendige Mindestmaß (Anwohner\*innen- und Lieferverkehr) sowie der Wegfall der Stellplätze sind in einem Verkehrsgutachten zu überprüfen.

Mit der Erweiterung des Herzog-Wilhelm-Parks kann die Freiraumversorgung in der Altstadt, besonders im Hackenviertel sowie im südlichen Bahnhofsviertel gestärkt und zur Verbesserung der klimatischen und ökologischen Situation beigetragen werden.
















Gartenanlage auf dem Glockengießergaben, Probst/Metzger, 1811

Herzog-Wilhelm-Park als grüner, ruhiger Erholungsraum und wichtiger Verbindungsbaustein zwischen zwei Fußgängerzonen



Fokusraum Herzog-Wilhelm-Park

- |   |   |   |                   |
|---|---|---|-------------------|
|  | Boulevard   |  | Bäume Bestand     |
|  | Grünflächen Konzept   |  | Bäume Konzept     |
|  | Begrünte Überdeckung TG-Zufahrt                                   |  | Verkehrsführung   |
|  | Grünflächen Bestand   |  | Zufahrten Bestand |
|  | Mikroplatz Bestand  |   |                   |
|  | einheitliche Gestaltung mit Boulevard, reduzierte Geschwindigkeit |   |                   |
|  | Oberirdischer Bachverlauf   |   |                   |
|  | Grün erweitern  |   |                   |
|  | Passagen berücksichtigen und gestalterisch integrieren            |   |                   |

## Fokusraum Tal

*Vom monofunktionalen Raum zum Raum der Möglichkeiten*

Das Tal bildet einen wichtigen Baustein in der Wegeachse vom Hauptbahnhof über den Karlsplatz und Marienplatz bis zum Isartor und weiter bis zur Isar.

Die Nutzungsansprüche im Tal sind vielfältig. Zahlreiche Gastronomiebetriebe nutzen den Freiraum als Freischankbereiche, es bestehen zahlreiche Ladezonen, Bereiche für Taxen und Touristenbusse, Parkplätze und großzügige Flächen für den fließenden Verkehr. Gleichzeitig besteht ein hohes Aufkommen an Fußgänger\*innen, die sich in den Bereichen zwischen den Fassaden und den vielfältigen Nutzungen verteilen.

Das Freiraumquartierskonzept formuliert für das Tal das Entwicklungsziel „Boulevard“. Das heißt, dass die Gestaltung der Flächen zu Gunsten der Fußgänger\*innen optimiert wird, die Aufenthaltsqualität erhöht und auch kommerzfreie Aufenthaltsbereiche entstehen sollen. Ziel ist, eine Mehrfachnutzung der Flächen auch zu Gunsten ökologischer und klimatischer Belange zu erreichen. Dabei soll die Strecke zwischen Marienplatz und Isartor in Teilbereiche strukturiert werden, um den Raum zu gliedern. Rund um die bestehenden Bäume und den Brunnen im zentralen Bereich soll eine grüne Mitte entstehen. Verdunstungsflächen sollen die Aufenthaltsqualität erhöhen und zur Abkühlung in der Stadt beitragen. Zur Integration von blauer Infrastruktur sind beispielsweise Wasserdüsen, Wassernebel oder Retentionsflächen zu prüfen. Bei der Setzung von Baumpflanzungen und der Gestaltung der blauen Infrastruktur sind die historischen Bezüge und die Belange des Denkmalschutzes zu berücksichtigen.

Die Gestaltung des Tals soll von Fassade zu Fassade erfolgen und Fußgänger\*innen priorisieren; notwendige Ladezonen sollen als temporäre Aufenthaltsflächen ohne Konsumzwang zur Verfügung stehen und entsprechend gestaltet werden. Die Abwicklung des notwendigen Verkehrs (ÖPNV, Taxi, Lieferverkehr, Behin-

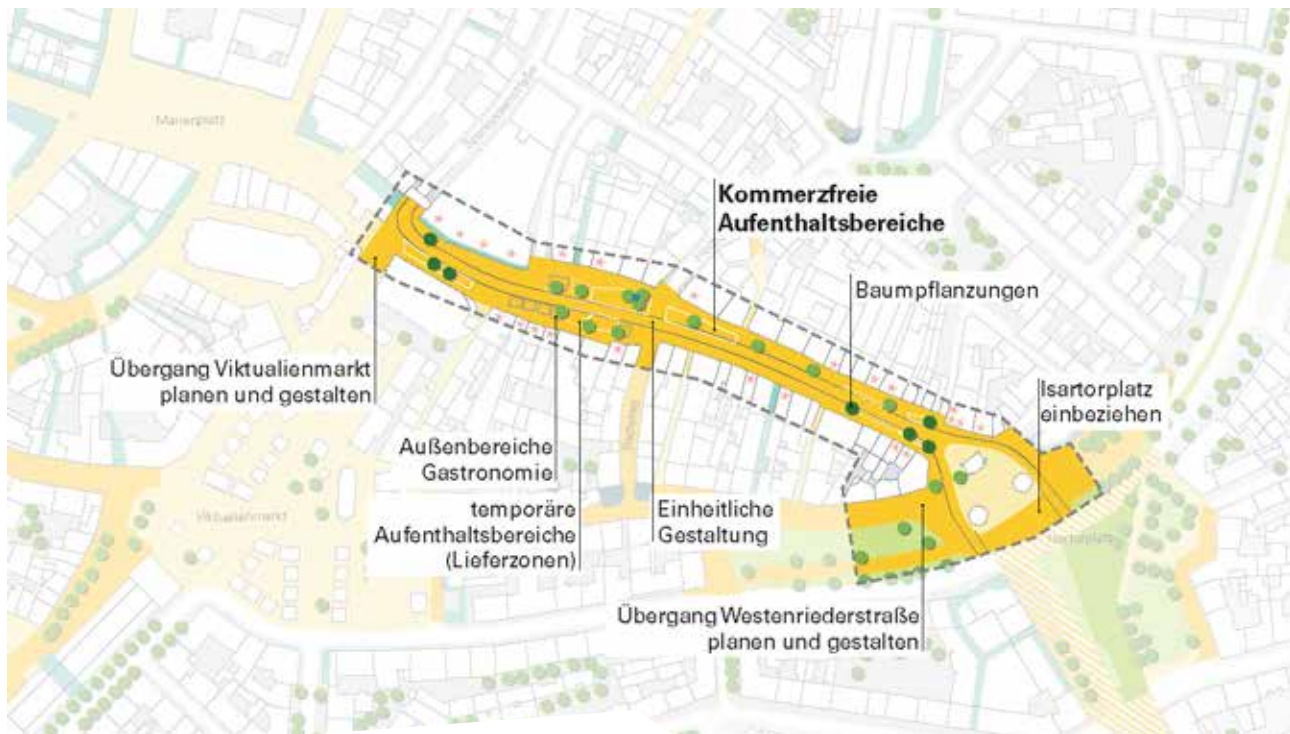
derntenstellplätze, Anwohner) ist im zentralen Bereich weiterhin möglich. Die Kennzeichnung der Fahrspur soll in eine einheitliche Gesamtgestaltung integriert und bodengleich ausgeführt werden. Die Auswirkungen der Reduzierung des Verkehrs und der Stellplätze ist in einem Verkehrsgutachten zu untersuchen.

Die Gestaltung des Tals weitestgehend ohne motorisierten Individualverkehr und mit einer nahezu vollständigen Reduzierung der Stellplätze erhöht die Freiraumqualität in der Altstadt und wirkt auch bis auf den Marienplatz

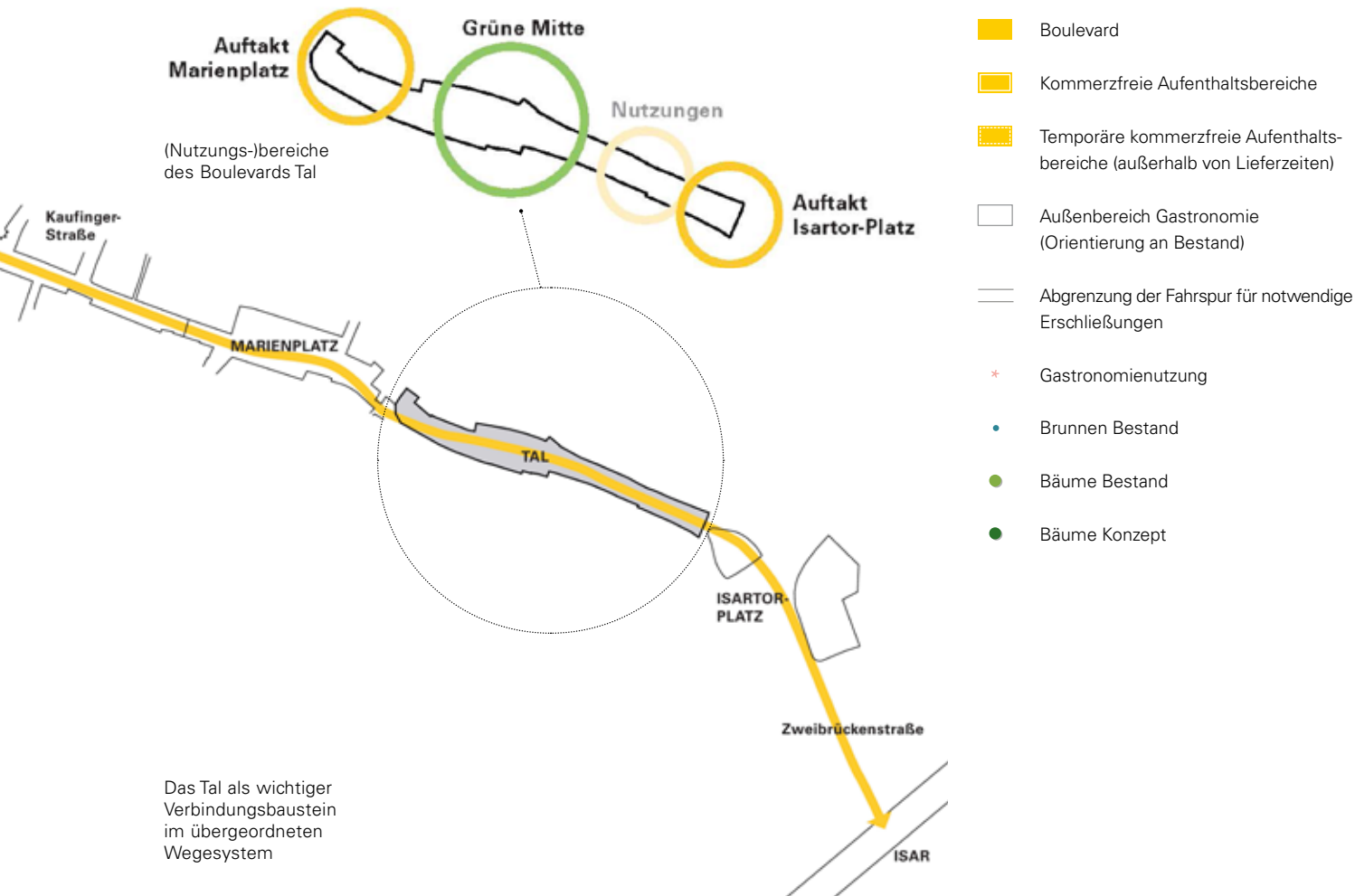
und das Isartor. Damit kann dieser stark belebte Teil der Altstadt sich als wesentlicher Baustein in der Freiraumfolge zwischen Hauptbahnhof und Isar sowie als Bindeglied zwischen den Altstadtvierteln Graggenau und Angerviertel entwickeln.







Fokusraum Tal





# **5 Ausblick**



### **Das Freiraumquartierskonzept als Impulsgeber für die Stadtentwicklung**

Lebenswert, klimaangepasst, ökologisch und ökonomisch nachhaltig – das sind die Merkmale des Freiraumquartierskonzepts, das die Grundlage für die Innenstadt von morgen legt. Das Konzept stellt die Freiräume in den Fokus der Diskussion über die Stadtentwicklung Münchens. Es zeigt die Herausforderungen auf und bildet ab, welche Synergien möglich und welche Entwicklungschancen damit verbunden sind.

Ziel des Freiraumquartierskonzept ist eine stimmige und ausgewogene Entwicklung der Innenstadt. Die Themen Klimaanpassung, Aufenthaltsqualität, Multifunktionalität und Stadtbild werden von Anfang an mitbetrachtet. Darüber hinaus bildet es die Basis für die Fortschreibung weiterer für die Innenstadt relevanter Konzepte wie des Innenstadtkonzepts, der Klimaanpassungskonzeption oder der auto-reduzierten Altstadt. Dazu kommen die Entwicklung einer neuen Leitlinie Freiraum im Stadtentwicklungsplan (STEP 2040) und die Umsetzung des Radentscheids. Das Innenstadtkonzept etwa wird thematisch erweitert: um die Stärkung soziokultureller Aspekte, die Freiraumnutzung durch die Kultur- und Kreativwirtschaft oder auch neue Anforderungen beim Wohnungsbau.

### **Umsetzung**

Die konkrete Umsetzung soll sowohl in punktuellen Einzelmaßnahmen vorangebracht werden als auch in großen Zusammenhängen, um die wohnungsnaher Erholungsfunktion zu stärken. Priorität haben die Freiräume am und um den Altstadtring, die nahe beieinander liegen und somit Synergien bieten. Den Anfang machen die Sonnen- und Herzog-Wilhelm-Straße, das Tal im Zusammenhang mit Isartorplatz und Westenriederstraße sowie der Odeonsplatz mit Brienner und Ludwigstraße.

### **Schlüsselfaktoren für eine effektive Umsetzung des Konzepts**

#### **• Erschließung und Mobilität**

In verkehrlich komplexen Räumen wie beispielsweise der Sonnenstraße sind vertiefte verkehrliche Unter-

suchungen notwendig, um sowohl die Erschließungs- und Mobilitätsfunktionen zu gewährleisten, als auch die freiräumliche Entwicklung voran zu bringen.

#### **• Grüne Infrastruktur und Spartenlage / Unterbauung**

Häufig verhindern Sparten oder andere Unterbauungen die Pflanzung neuer Bäume. Hier muss künftig untersucht werden, ob und wie durch eine Verlegung oder Bündelung der Sparten, durch spezielle Baumschutzmaßnahmen oder durch alternative Bepflanzungskonzepte eine Anpassung an den Klimawandel möglich ist.

#### **• Integrierte Betrachtung von Klimaanpassung und Denkmalschutz**

Im Altstadtensemble bedarf es einer differenzierten Betrachtung der Freiräume bezüglich des Denkmalschutzes, um dem wichtigen Ziel einer resilienten Residenzstadt näher zu kommen. Für besonders herausragende Orte wie beispielsweise den Odeonsplatz, die Maximilianstraße, den Max-Joseph-Platz oder das Isartor kann die Kombination eines städtebaulichen und freiraumplanerischen Konzeptes mit einer integrierten denkmalpflegerischen Zielplanung einen wichtigen Beitrag leisten. Ziel sind individuelle und abgestufte Lösungen, die eine Bereicherung sowohl für Aufenthaltsqualität und Klimaanpassung als auch für das Stadtbild und das soziokulturelle Erbe darstellen.

#### **• Strukturwandel**

Der Strukturwandel der Innenstadt und die Konkurrenz mit dem Onlinehandel stellen nicht nur München vor große Herausforderungen. Der Freiraum leistet einen wichtigen Beitrag zu einem Unternehmens- und Handelsstandort der Zukunft mit starken und identitätsstiftenden Orten mit hoher Aufenthaltsqualität. Dazu wird vorgeschlagen, gemeinsam mit den Akteur\*innen Lösungen zu erarbeiten, welche konkreten Maßnahmen für eine zukunftsfähige Freiraumentwicklung effektiv und machbar sind. Auch private Flächen

und Innenhöfe können einbezogen werden und mit Instrumenten wie Förderprogrammen oder Beratungsleistungen aktiviert werden.

#### **• Multicodierung und Nutzungskonzepte**

Die Multicodierung der Freiflächen wird aufgrund des hohen Nutzungsdrucks und der großen Vielfalt der Nutzer\*innen in der dichten Innenstadt immer wichtiger. Die Nutzungskonzepte, die unter Beteiligung der Akteur\*innen erarbeitet werden, berücksichtigen einerseits eine multifunktionale, inklusive und ggf. flexible Nutzung der Räume und andererseits bei Bedarf auch eine Entzerrung der Nutzungen, um den Aufenthalt für alle Nutzerinnen und Nutzer angenehm zu gestalten.

#### **• Temporäre Maßnahmen**

Um langfristige Maßnahmen zu testen, bieten sich temporäre Lösungen an. Dies kann sich auch positiv auf die Akzeptanz der Bürger\*innen auswirken. Hier bieten sich der Altstadtring mit der Sonnenstraße oder auch die Isar an. Aber auch kleinere temporäre Maßnahmen können wichtige Impulse liefern, Beispiele dafür sind Sommerstraßen oder Parklets.

### **Freiraum als zentrale Grundlage künftiger Entwicklungen**

Das Freiraumquartierskonzept ist eine quartiersübergreifende Planungsgrundlage für die nachhaltige Entwicklung aller Projekte in der Innenstadt. Es muss bei allen freiraumrelevanten Planungen in der Innenstadt frühzeitig und integriert berücksichtigt und mitgedacht werden, um den vielschichtigen freiräumlichen, klimatischen, ökologischen und soziokulturellen Belangen gerecht zu werden. Nur so kann sich die Innenstadt nachhaltig, lebenswert und zukunftsfähig weiter entwickeln.



Wittelsbacherplatz

## Bildnachweis

Seite	
3	Ilona Stelzl
7 oben	Landwehrstraße LHM
7 mitte	Herzog-Wilhelm-Park LHM
7 unten	Sonnenstraße LHM
22 oben	Gärten in der Altstadt, 1920 Titel der Publikation: Gustav Steinlein, Die Baukunst Alt-Münchens, in Bayerischer Heimatschutz, München 1920. Archiv Franz Schiermeier Verlag München
22 mitte	Vier Jahreszeiten, Hotel, 1880 StadtAM DE-1992-FS-NLKV-2107
22 unten	Maximilianstraße, 1863 StadtAM DE-1992-FS-NLKV-0443
23 oben	Sonnenstraße Ecke Schwanthalerstraße, ca. 1905 StadtAM DE-1992-FS-NL-PETT1-3284
23 unten	Generalplan zur Gestaltung und Bebauung des Festungsgeländes zwischen Karlstor und Sendlinger Tor, Friedrich Ludwig von Sckell, 1812 BSV, Gärtenabteilung
24 oben	Isartorplatz, 1905 StadtAM, DE-1992-FS-PK-STR-00638
24 mitte	Karlsplatz, 1905 StadtAM, DE-1992-FS-NL-WEIN-0128
24 unten	Karolinenplatz, 1900 StadtAM, DE-1992-FS-PK-STR-00885
76 links oben	Nornenbrunnen am Maximiliansplatz - Eschenanlagen LHM
76 links unten	Wasserelement am St.-Jakobs-Platz Michael Nagy, Presse- und Informationsamt, LHM
76 rechts oben	Wasserelement am Stachus Michael Nagy, Presse- und Informationsamt, LHM
76 rechts unten	Brunnen im Innenhof Radspieler LHM
96 oben	Gartenanlage auf dem Glockengießergelände Probst und Metzger, 1811. aus: Wanetschek, Margret; Grünanlagen in der Stadtplanung von München 1790 - 1860; Hrsg.: Klaus Bäumler, Franz Schiermeier; Seite 100
Luftbilder	Fotograf Klaus Leidorf, bearbeitet von mahl gebhard konzepte
Alle übrigen Darstellungen, Pläne und Photos	mahl gebhard konzepte



